
23 ФЕВРАЛЯ – ГОНКА ЗВЕЗД «ЗА РУЛЕМ» ›228
№2 (968)
ФЕВРАЛЬ 2012
WWW.ZR.RU
За рулем
LADA GRANTA
ИЗ МАГАЗИНА ›112
RENAULT DUSTER
В ДВИЖЕНИИ ›48
HYUNDAI SOLARIS
LIFAN SOLANO
FORD FOCUS
В МОРОЗНОМ ТЕСТЕ ›62
S VS 911
НОВЫЙ
PORSCHE 911
АНАТОМИЯ СОВЕРШЕНСТВА
›238
50 км/ч – ПОСЛЕДСТВИЯ ТРАГИЧНЫ ›188
ТЕСТ ПОПУЛЯРНЫХ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРОВ ›134
НОВИНКИ И ТЕНДЕНЦИИ ТОКИЙСКОГО АВТОШОУ ›158
ТЕХОСМОТР-2012: КУДА БЕЖАТЬ, ЧТО ПРОВЕРЯТЬ ›195
ISSN 0321-4249
12002
9 770321 424007

За рулем

№02 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 968-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Анна Клепач, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Олег Степаненков, Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 423 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.



ПЕШЕХОДОВ – ПОД ЗЕМЛЮ?

Антон Чуйкин, главный редактор

Это был вечер пятницы, довольно поздно. Осташковская улица уже более-менее освободилась от затора, когда на нее вывернула полицейская «семерка», включила мигалку и стала резво набирать ход по левой полосе. Вот одна машина уступила дорогу, вторая; накатил от светофора встречный поток, и тут очередная попутка вместо того, чтобы уйти вправо, довольно резко сбавила ход. Соседний ряд и следующий, самый правый, сделали то же самое... Несчастная «семерка», шипя колесами по мокрому асфальту, попыталась объехать неожиданный барьер и втиснуться на осевую...

Видно, у этого сержанта (допустим) за рулем был уже неплохой навык – каким-то чудом он проскочил между встречными потоками. И везение тоже было, поскольку пешеход, – а машины встали перед зеброй, чтобы пропустить мужчину в темном, – счастливо пересек осевую секундой раньше...

Вот так я чуть не стал свидетелем аварии, подобной брянской. И московской. И какой-нибудь еще, когда водитель не видел человека на дороге.

Два с половиной года назад, в мае 2009-го, волею Госдумы была изменена ст. 1218 КоАП и штраф за «непредоставление преимущества пешеходам» был увеличен со 100 рублей до 800–1000. Чуть раньше такая же мера прекрасно сработала в отношении ремней: пристегиваться стали все. А вот с пешеходами, рискну утверждать, вместо безопасности получили ряд тяжелейших аварий... Не собираюсь оправдывать водителей, которые превышают скорость, не смотрят по сторонам, пренебрегают разметкой. Правила надо соблюдать! Но, черт возьми, помогите нам это сделать!

Когда зебру, ничтоже сумняшеся, организаторы движения каждый год обновляют на многополосной магистрали, не заботясь о том, чтобы обозначить ее знаками ограничения скорости (80–60–40), ярчайшим светом, покрытием и т.д., – случаются ситуации, описанные выше. Кто был виноват? Да никто. Один шел, другой остановился, чтобы пропустить, третий торопился по неотложному делу... И все соблюдали правила! Кроме той светлой головы, которая одобрила такую организацию перехода на многорядной улице.

Странный способ упрятать пешехода под землю. Лучше все-таки было вырыть нормальный переход, чем рисовать столь опасную для всех зебру.

Продолжение темы – на с. 4 и 188.

СБЕРЕЧЬ ПЕШЕХОДА

В последние месяцы 2011-го страну потрясли несколько аварий, в которых погибли пешеходы. Погибли в ситуациях, которые иначе как глупыми, дурацкими не назовешь. «За рулем» разбирается в причинах ДТП и проводит крэш-тест. Только у нас – о том, как (не) убить пешехода...



КРИМИНАЛЬНАЯ ХРОНИКА

В Москве 22 сентября на пересечении Каширского шоссе и Пролетарского проспекта вседорожник «Ниссан» сбил группу пешеходов. Пострадали девять человек. Семеро были госпитализированы, двое из них скончались в больнице.

Седьмого октября на Московском проспекте в Брянске на нерегулируемом пешеходном переходе «Фольксваген» сбил переходивших улицу женщину с маленьким ребенком. Мать в критическом состоянии была отправлена в больницу, трехлетняя девочка от полученных травм погибла на месте.

Вечером 12 ноября на Бирюлевской улице, в столице, женщина-водитель «Ниссана» насмерть сбила двух молодых людей, перебегавших улицу в темноте вне зоны пешеходного перехода.

КТО ВИНОВАТ?

Замначальника управления правового регулирования и пропаганды ГУОБДД МВД РФ Владимир Шевченко уверяет, что более 85% аварий происходит по вине водителей, которые нарушают Правила дорожного движения. А пешеходы стали виновниками «только в каждом девятом ДТП». «Чаще всего допускают два нарушения: переходят дорогу в неположенном месте, вне зоны действия пешеходного перехода, или неожиданно выходят на проезжую часть из-за припаркованных машин, деревьев и других заграждений», – пояснил он.

В Москве, крупнейшем мегаполисе страны, своя статистика и свои тенденции. Увы, не самые приятные. Пешеходы здесь нарушают правила при переходе проезжей части в шесть (!) раз чаще, чем водители не соблюдают требование уступить дорогу пешим и велосипедистам, имеющим преимущество. За девять месяцев 2011 года выявлена 281 тысяча таких нарушений ПДД пешеходами и 47 тысяч нарушений



водителями, сообщила заместитель начальника отдела пропаганды безопасности дорожного движения столичного управления ГИБДД Татьяна Трунова.

Грустный итог. За первые девять месяцев 2011 года в Москве произошло 3054 ДТП, связанных с наездами на пешеходов. В авариях погибли 234 человека, 3 тысячи получили ранения. При этом в 1700 (!!!) случаях виновниками ДТП были сами пешеходы. Они заплатили за свою беспечность страшную цену...

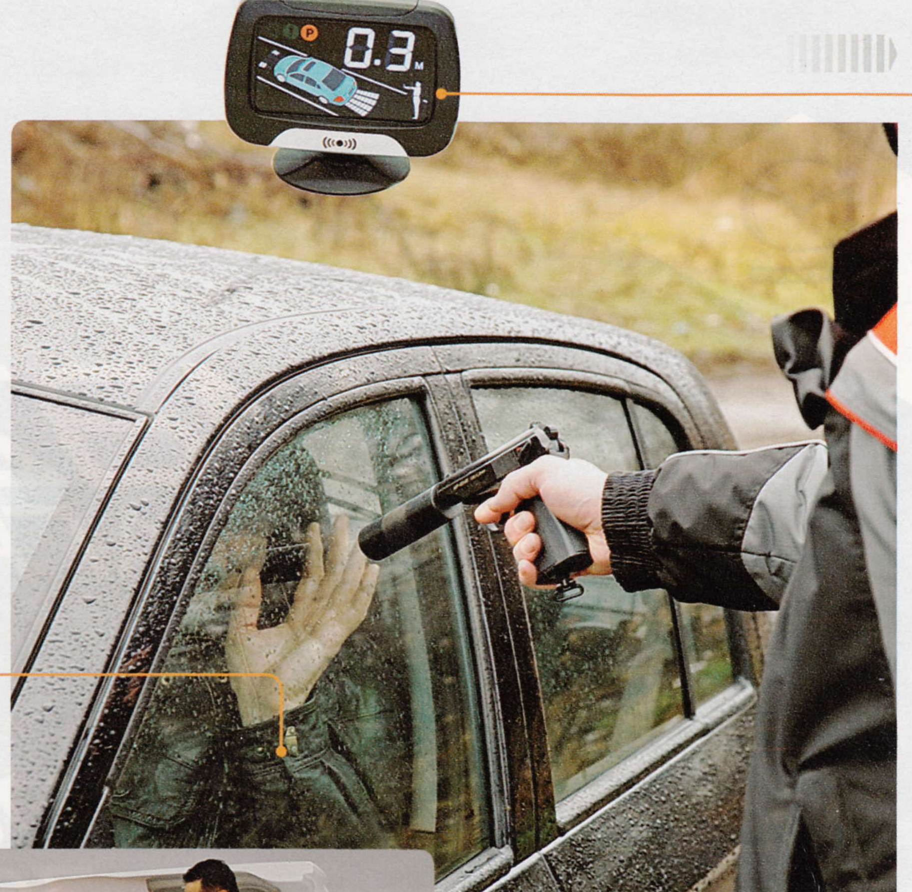
ЧТО ДЕЛАТЬ?

Уважаемые представители местных органов власти и ГИБДД! Самые опасные места, где происходят такие происшествия, – широкие улицы с многополосным движением. Не должно быть на таких улицах нерегулируемых пешеходных переходов! Ведь даже если остановился ближайший автомобиль, не факт, что пешехода пропустят на соседних полосах – водители могут просто не увидеть «безлошадного». Именно так случилось ДТП в Брянске. Сложнее всего на проспектах, где скорость потока обычно превышает городской лимит в 60 км/ч, а то и вовсе разрешено разгоняться до 80 км/ч. Очень важно: пешеходные переходы должны быть не просто хорошо освещены, но и специально маркированы светом и цветом, как минимум – оранжевыми мигающими фонарями. **НЕТ ДИКИМ ЗЕБРАМ!**

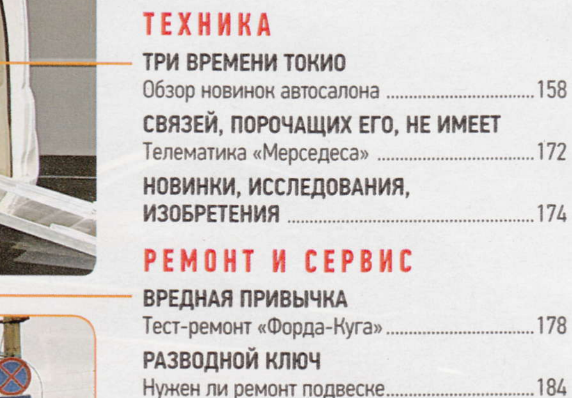
После того как была усилена ответственность для водителей, которые не пропускают пешеходов, некоторые из числа последних решили, что им все позволено. Напомним Правила дорожного движения: «Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным... На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен». А еще, пожалуйста, по возможности используйте яркую одежду и светоотражающие элементы: сделайтесь видимыми! **ПЕШЕХОД, УЧИ И СОБЛЮДАЙ ПРАВИЛА!**

И главное обращение – к водителям. Да, есть претензии к властям по поводу плохой организации движения. Многие пешеходы сами нарушают правила. Но это не значит, что водитель может пренебрегать ПДД, это не станет ему оправданием в случае наезда. У водителей должно войти в привычку не просто обязательно пропустить пешехода, но и притормозить перед переходом, чтобы было время остановиться. И конечно же, соблюдать скоростной режим. Чтобы никогда не возникло ситуации, которую мы «спроектировали» во время крэш-теста (с. 188)... **ВОДИТЕЛЬ, СОБЛЮДАЙ ПДД!** **ЗР**

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 02











АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик. **Автобус.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 02

РЕГЛАМЕНТ О ПРАВОМ РУЛЕ

Комиссия Таможенного союза приняла единый технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств», вступающий в силу с 1 июля. С этого момента в России будет запрещено регистрировать праворульные автобусы и микроавтобусы (категории M2 и M3). Но легковые автомобили (M1) под этот запрет не попали. Причем это исключение для РФ, в Белоруссии и Казахстане такого послабления не будет. Согласно техрегламенту поворотники должны быть обязательно оранжевыми; красные запрещены. Как и установка на легковые автомобили конструкций «из стали или других материалов с аналогичными прочностными характеристиками, выступающих за линию бампера», если они не предусмотрены штатной комплектацией.



Ё-ПРОЕКТ: ДАЛИ ГАЗУ

В преддверии Нового года на территории Газпрома состоялась презентация «ё-мобиля». Глава концерна Алексей Миллер обещал поддерживать этот проект всем, чем сможет. «Это действительно оригинально. Это новое слово. Для Газпрома это интересно с точки зрения развития газомоторного топлива. Это дополнительный спрос на внутреннем рынке», – заявил он без особого воодушевления. По словам А. Миллера, концерн планирует также стать генеральным спонсором спортивной команды «ё-мобиля»: «Контракт не заключен, но я думаю, что сумма будет соответствовать масштабу идеи».



СИБИРСКИЕ ИОННЫЕ



Крупнейший в мире завод мощных литиево-ионных аккумуляторов пущен в Новосибирской области. В проект инвестировали 13,5 млрд. рублей. «Лиотех» – совместное предприятие госкорпорации «Роснано» и международного холдинга Thunder Sky.

Новые аккумуляторы предназначены для общественного электротранспорта в российских мегаполисах. Проявляют к ним интерес также РЖД и Московский метрополитен, электросетевые и генерирующие компании, предприятия ВПК и ЖКХ. Мощность завода – около миллиона батарей емкостью от 200 до 700 А·ч ежегодно, такого количества хватит примерно на 5 тысяч электробусов.

ЛУЧ В ЦАРСТВЕ «КИА»

Название электромобиля «Рэй EV», первого в линейке «Киа», можно перевести и как «скат». Потому что у него высоковольтная (330 В) литиево-ионная батарея на 16,4 кВт·ч. Она обеспечивает запас хода до 139 км и обладает десятилетним ресурсом. Аккумуляторы увеличили вес машины по сравнению с бензиновой версией на 187 кг – видимо, поэтому даже 50-киловаттный мотор разгоняет ее до сотни за 15,9 с. Максимальная скорость не превышает 130 км/ч, а вот время заряда от достаточно мощного источника займет всего 25 минут. Дома же потребуется шесть часов. Деталь в духе времени: набрав 20 км/ч, машина начинает урчать наподобие бензинового собрата, настораживая пешеходов. Оригинальна автоматическая коробка передач, которая может работать в двух режимах: E – экономичном, B – увеличивающем эффективность торможения двигателем на уклонах.





200 СИЛ «СИТРОЕНА»

В Россию вскоре примчится спортивная версия «Ситроен-DS3 Рейсинг». Ее 1,6-литровый двигатель форсирован до 202 л.с., а крутящий момент вырос до 275 Н·м. До сотни можно разогнаться всего за 6,5 с, достигнув в итоге 235 км/ч, а в спокойном темпе обойтись скромным расходом топлива – около 6,4 л/100 км. Изменения коснулись и подвески: здесь иные амортизаторы, пружины, колея расширена, а вот клиренс, увы, стал меньше на 15 мм. Разумеется, тормоза также усилены: на машине четырехпоршневые суппорты и диски диаметром 323 мм.

Заметим, что спортивный характер не только скрыт внутри, его подчеркивает и внешность новинки. Впрочем, оцените сами!

КОРОТКО



7 дюймов – предельный безопасный размер навигационного монитора, по оценке клуба ADAC. Более крупные приборы существенно ограничивают обзорность и могут скрыть за собой пешехода или мотоциклиста. Еще лучше ограничиться 5-дюймовой моделью.

400 000 комплектов фар в год силами всего 150 человек (не считая роботов) будут выпускать в Нижегородской области на новом предприятии «Валео». В дальнейшем предусмотрен выпуск стеклоочистителей и задних фонарей.

100 электромобилей «Эллада» на базе «Лады-Калина», возможно, соберут уже в этом году. Пока существует лишь пара экземпляров стоимостью более миллиона рублей каждый.

4 млрд. евро – таков объем инвестиционной программы АВТОВАЗа на период до 2020 года. Большая часть средств будет освоена в ближайшие три года.

220 км новых федеральных дорог обойдутся в 2012 году в 130 млрд. рублей. Кроме того, на текущий и капитальный ремонт направят 114 млрд. рублей против прошлогодних 88 млрд. Задача – выйти на ремонт 10 тыс. км федеральных трасс в год.

5 лет и младше: машины такого возраста не должны проходить техосмотр – так считают депутаты нового собрания в думском комитете по транспорту. С начала года от прохождения ТО освобождены автомобили возрастом до трех лет. Во многих странах этот срок увеличен до пяти лет. Мы не хуже. Это предложение депутаты намерены рассмотреть летом 2012 года.

«ВСТРЕЧКУ» РАЗБИРАЮТ В СУДЕ

Верховный суд разрабатывает постановление, уточняющее спорные моменты выезда на встречную полосу. В ГАИ на свой лад определили несколько ситуаций, в которых считают водителя виновным. Например, начало обгона с прерывистой, а завершение – через сплошную. Гаишники обратились в суд, чтобы утвердить эти типичные ситуации. По предварительной информации, суд на стороне ГАИ. Но наша редакция и автомобильная общественность против вольного толкования Правил дорожного движения. Мы предлагаем варианты «встречки» обсудить, привести в соответствие с законом и внести в ПДД, а не оставлять, как сейчас, на рассмотрение судей. В следующем номере мы уделим этой теме большое внимание.



«ЛАДА» СДАЛА НА ПЯТЕРКУ

В декабре прошлого года все модели «Лады» переведены на экологический стандарт Евро-4. Для этого потребовалась доработка двигателей (внедрена электронная дроссельная заслонка, оптимизирована калибровка блока управления двигателем и применен нейтрализатор с увеличенной загрузкой драгметаллами). Сертификация потребовала провести более 200 тестов. На очереди Евро-5. Впрочем, на экспорт такие «нивы», «калины» и «приоры» уже поставляются.

НА «АВЕО» С ВЕТЕРКОМ



В Детройте представили заряженную версию «Шевроле-Соник RS», он же «Авео». Турбонаддув разогнал 1,4-литровый мотор до 138 л.с., а крутящий момент поднял до 200 Н·м. Измененная главная передача и специально подобранный ряд передаточных чисел 6-ступенчатой коробки (она может быть как механической, так и автоматической) наделили авто способностью буквально выстреливать со старта, хотя конкретных цифр американцы по традиции не называют. Внешность и интерьер новинки стали заметно спортивнее, сиденья получили развитую боковую поддержку, а на торпедо прописался 7-дюймовый сенсорный экран информационно-развлекательной системы Chevrolet MyLink, позволяющей перенести в авто свою фонотеку, а также подключиться к навигационной системе и услугам интернет-радио с помощью смартфона.



ГИБРИДНЫЙ Е-КЛАСС



В данном случае буква *E* к электротяге отношения не имеет: речь о гибридной версии «Мерседес-Бенца» Е-класса, представленной в Детройте. Модель E 300 BlueTec Hybrid с дизелем и электромотором расходует всего 4,2 л топлива на сотню, что делает ее, по утверждению фирмы, самым экономичным в мире седаном высшего класса. Дизель выдает 204 л.с. и 500 Н·м крутящего момента, а электромотор добавляет еще 27 «лошадок» и – внимание! – 250 ньютонметров. Под капотом модели E 400 Hybrid – бензиновая «шестерка» в 306 л.с. и тот же электромотор; она предназначена для американского и азиатского рынков, а вот E 300 пойдет в Европу.

КОРОТКО

Исследование, проведенное страховой компанией «Альянс», показало: каждая десятая авария случается из-за отвлечения водителя на посторонние дела: разговоры по телефону, отправку SMS, манипуляции с навигатором, ожесточенные споры с пассажирами... А дамы еще и детей кормить ухитряются.



Хотите зарядить электромобиль совершенно бесплатно? Нет ничего проще: приезжайте на нем в Штуттгарт, в музей «Мерседес-Бенц». На тамошней парковке шесть мест снабжены специальными розетками, которые пополнят вашу батарею, пока будете осматривать экспозицию.

Ученые высшего религиозного совета Саудовской Аравии, единственной страны в мире, где женщинам запрещено водить авто, нашли объяснение этому закону. По их заключению, отмена запрета приведет в течение десяти лет... к исчезновению в стране девственниц.



Путешествуя зимой по Европе, необходимо заранее озаботиться состоянием покрышек. Шины должны быть обязательно зимними, а еще важна глубина протектора. Причем если в Германии достаточно 1,6 мм, то в соседней Австрии, например, требуют минимум 4 мм. Шведы согласны на 3 мм, но предписывают возить лопату в багажнике. А штрафы за такого рода зимние нарушения лежат в интервале от 40 до... 5000 евро – в случае создания аварийной ситуации.

ПОСЛУШАНИЕ «КАДИЛЛАКА»



В Лос-Анджелесе представлен «Кадиллак-XTS». Этой моделью завершено обновление седанов премиум-класса. Весной она появится на рынке США по цене около 40 000 долларов. Автомобиль крупнее, чем более спортивная модель CTS, построен на удлиненной платформе «Ипсилон» и потому конструктивно весьма близок к «Опелю-Инсигния». Уже в базовой комплектации есть адаптивная подвеска Magnetic Ride Control: она в реальном времени отслеживает неровности и подстраивается к качеству дорожного покрытия. В XTS впервые установлен интерфейс CUE, позволяющий управлять многочисленными функциями как с помощью тачскрин-экрана, так и просто голосом и даже жестами. Из других особенностей отметим 305-сильную 3,6-литровую «шестерку» с непосредственным впрыском, полный привод и огромный – 509 литров! – багажник на пять чемоданов. Если на чем в XTS и сэкономили, то разве что на завинчивающейся пробке бензобака.

ПО КАЛИФОРНИИ НА «ХОНДЕ-ФИТ EV»



Электромобиль «Хонда-Фит EV», показанный на автосалоне в Лос-Анджелесе, уже летом будет доступен напрокат в штатах Калифорния и Орегон за 399 долларов в месяц. Предполагаемая же розничная цена новинки довольно высока для ее размеров: производитель назначил 38 675 долларов, так что надеется продать за три года не более 1100 штук. В электромобиле установлены литиево-ионные аккумуляторы на 20 кВт·ч энергоемкости и двигатель мощностью 92 кВт – довольно много для столь легкой машины. Запас хода по шоссе почти 200 км, но в комбинированном режиме «город/хайвей» стоит рассчитывать лишь на 120 км. Интересно, что предусмотрен выбор между экономичным, нормальным и спортивным режимами. В первом случае приведенные выше цифры возрастут процентов на семнадцать, в последнем – насладитесь резвым стартом от светофора.

Еще одна особенность «Хонды-Фит EV»: для полного заряда батарей ей нужно всего три часа, если, конечно, ваша розетка выдержит нагрузку в 32 ампера при 220 вольтах. Но с вольтами-то в США как раз трудности: в сети всего 110 В.



КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Шведский «Сааб» второй раз за последнюю пару лет признан банкротом. На сей раз, видимо, окончательно. Его сотрудники уже месяц не получали зарплату, а производство автомобилей в 2011 году составило всего 11 тыс. единиц при мощности завода в 190 тысяч.

Китайское правительство анонсировало возможность повышения пошлин на автомобили, ввозимые из США. Это ответ на отказ американцев снизить таможенные барьеры для шин из КНР.

Южные страны Европы охватил так называемый «кайенский кризис». Так пресса окрестила резкое снижение спроса в этом регионе на авто премиум-класса. Продажи, например, «Порше» в Испании и Португалии за последние четыре года упали на 34%, а БМВ – на 48%!

Наследники Луи Рено подали иск во французский верховный суд о возвращении им предприятий «Рено», национализированных в 1948 году, после того как их владелец был обвинен в сотрудничестве с оккупантами.

Автомобильный рынок США восстанавливается гораздо быстрее, чем предсказывалось ранее: в 2011 году реализовано 12,8 млн. легковых автомобилей, что стало лучшим результатом за последние три года.

БМВ и «Тойота» объявили о предстоящем сотрудничестве. Японцы через два года будут комплектовать свои европейские модели дизелями БМВ, а баварцы получат доступ к гибридным технологиям «Тойоты».

Французская компания «Форесия Аутомотив» уже в этом году построит в индустриальном парке «Росва» (Калужская область) два завода по производству автокомпонентов – выхлопных систем и деталей отделки салона – для выпускаемых в России иномарок. Инвестиции в объеме 30 млн. евро позволят создать более 300 рабочих мест.



«МИНИ»-РОДСТЕР

В Детройте представлен первый открытый «Мини». Он двухместный, с мягкой убирающейся крышей, которая складывается за спинки сидений, оставляя багажу объем в 240 л. В багажнике есть люк, что позволяет разместить относительно длинные предметы. Родстер предлагают с моторами мощностью 121, 181 и 208 л.с. Системы безопасности включают в себя прочные дуги за сиденьями, четыре эйрбега и, разумеется, ремни с преднатяжителями.



КАЛЕНДАРЬ PIRELLI-2012

Компания «Пирелли» знаменита не только своими шинами, стоящими даже на болидах Формулы-1, но и ежегодно выпускаемыми календарями. Еще не известно, что более популярно у автомобилистов – резина или красивые обнаженные фотомодели.

Календарь этот настолько престижен, что приобрести его можно разве что на аукционе. Любой фотограф или фотомодель считают за честь принять участие в проекте. В этом году Марио Сорренти снимал Гиневер ван Сеенус, Эдиту Вилкевичуте, Саскию де Брау, Милу Йовович, Ринко Кикути, Маргарет Маде, Малгосию Белу, Кейт Мосс, Наташу Поли, Джоан Смоллс, Лару Стоун, Изабели Фонтану. В общем, все девчата хороши. Впрочем, что тут говорить, убедитесь сами.


Кейт Мосс



«ФИАТ» ПОСЕЛИТСЯ НА НЕВЕ

Власти Санкт-Петербурга планируют в ближайшее время подписать с итальянским автоконцерном «Фиат» меморандум о намерении построить завод на территории города. Об этом сообщил председатель комитета по инвестициям и стратегическим проектам Смольного А. Чичканов. Партнером итальянцев, по некоторым сведениям, выступит Сбербанк. В июне 2011 года Минэкономразвития, чтобы подсластить пилюлю после «развода» с компанией «Соллерс», подписало с «Фиатом» соглашение о промсборке на старых условиях. Оно позволяет беспошлинно ввозить в РФ автокомпоненты для сборки 25 тыс. автомобилей в год; через четыре с половиной года степень локализации должна составлять 30%. Сами итальянцы в перспективе хотели бы иметь в России завод мощностью 120 тыс. автомобилей в год, для чего планируют потратить 1 млрд. долларов.

По некоторым данным, на первом этапе итальянский автопроизводитель будет выпускать на заводе в Санкт-Петербурге автомобили марки «Джип».

РАСПИСАНИЕ НА ЗАВТРА



Андрей Родионов, PR-менеджер «Мерседес-Бенц Рус»:
– Наш С-класс создавался как «бэби-Бенц», однако покупатели теперь нам говорят: зачем, мол, брать Е-класс, если в вашей «цешке» всё уже есть?!
Мы гордимся этой моделью, спасибо!

Анастасия Якшина, «Ауди Россия»:
– От лица команды «Ауди Россия» я горячо благодарю читателей «За рулем», которые проголосовали за наш новый седан «Ауди-А6» и кроссовер «Ауди-Q3»! Нам очень приятно, что эти модели приняли участие в конкурсе, а читатели «За рулем» успели высоко оценить новинки.

Андрей Гордасевич, PR-менеджер «Фольксваген»:
– Любой автомобиль, каким бы хорошим он ни был, нужно распробовать. Спасибо ЗР за профессиональную оценку «Джетты», которая помогла читателям принять правильное решение.

Денис Петрунин, управляющий директор «Хёндай мотор СНГ»:
– Для нас этот Золотой Пегас значимый. Успех «Хёндай-Солярис», а в прошлом году мы продали около 95 тысяч машин, говорит о том, что он стал действительно народным автомобилем. Дай бог, на долгие годы.

ПРИ
12
улем

Смотрите на iPad: Как проходит голосование – мультипликационное пособие

Смотрите видео **www.zr.ru/a/394104/**

Это был настоящий зарулевский интерактив: читатели определили лучшие новинки этого года, а мы наградили тех, кто представляет марки и модели, победившие в нашем конкурсе. Мнения гостей церемонии собрал **Максим Приходько**.



Ив ле Форсонне, глава марки «Опель» в России:
– Спрос на минивэны в России наверняка будет возрастать. И это очень хорошая новость для таких автомобилей, как «Опель-Мерива» и «Опель-Зафира». Мы очень рады тому, что «Мерива» получила Гран-При «За рулем». Спасибо за оказанное доверие!

Джон Стек, генеральный директор ЗАО «Крайслер Рус»:
– За 16 месяцев жизни нового «Крайслера» мы в корне переработали 16 моделей, и «Джип-Компас» стал одной из них. От имени сотен людей, которые трудились над тем, чтобы вывести этот вседорожник на дорогу, я говорю: большое спасибо.

Дирк де Ман, управляющий директор «Тойота мотор»:
– Разрешите поблагодарить за награду. Приятно, что читатели достойно оценили наш прорыв с гибридным «Лексусом-СТ 200h», большое спасибо.

Александр Титов, менеджер по рекламе и маркетингу «Тойота мотор»:
– С момента запуска в серию автомобиля «Тойота-Хайлендер» в России продано 10 тысяч экземпляров. Эта цифра говорит о том, что машина построена словно специально для российского рынка. Спасибо читателям «За рулем» за их выбор!



Лилия Мокроусова, «Ситроен»:
– Планы на будущий год грандиозны! У нас ожидаются три премьеры. В первой половине года будет представлена полная линия DS, появится еще один вседорожник в дополнение к «С-Кроссеру» – «С4 Эйркросс». Вот на эти модели мы делаем ставку. И, естественно, на наш бестселлер «Ситроен-С4» мы тоже возлагаем большие надежды. Тем более что уже сейчас машина демонстрирует отличные показатели продаж.

Елизавета Бадалова, «Соллерс»:
– С каждым годом читателям журнала «За рулем» приходится выбирать из все большего количества претендентов, и мы рады, что наш новый кроссовер «СанЙонг-Нью Актион» вышел в финал Гран-при в номинации «Малые кроссоверы». Мы планируем и в дальнейшем быть среди главных действующих лиц конкурса. В начале этого года представим в России новый пикап «СанЙонг-Актион Спорт». Думаю, читатели «За рулем» смогут оценить этот автомобиль первыми.

Роман Скольский, «Шевроле»:
– В вашем конкурсе люди голосуют за автомобили исходя из того, как их подают в журнале. Возможно, когда наш «Шевроле-Орландо» покупатель распробует лично, оценка машины чуть-чуть изменится. Но все равно спасибо. Кроме того, у нас в этом году целых шесть новинок от «Шевроле»; думаю, все они найдут свое отражение на страницах журнала.

Кирилл Устинов, «Рольф Импорт»:
– «Мицубиси-iMiev» для нас очень важный продукт. Мы инициировали дискуссию о формировании сегмента электромобилей в России и считаем, что у него очень большое будущее. Это долгий проект, но он в конце концов состоится. Что касается этого года, готовим целый ряд сюрпризов. На подходе очень серьезная новинка – принципиально новая модель «Мицубиси» класса SUV.







Казуси Йосида, глава «Субару Мотор Рус»:
– Конкурс Гран-при «За рулем» дает самый большой потребительский срез в России. Его основная особенность – массовость, поэтому целевой класс здесь – компакт или мини. Эта тенденция не ускользнула от нас. В следующем году мы собираемся вывести на российский рынок новую модель XV. Это не самая компактная машина, но все же она меньше «Форестера», поэтому вполне впишется в популярную категорию. Конечно, с постоянным полным приводом и оппозитным мотором, ведь без этого нет «Субару»!

Алексей Кожухов, «БМВ груп Россия»:
– Итоги голосования читателей «За рулем» непредсказуемы, потому что большинство не видело автомобилей премиум-сегмента. Это своего рода машины мечты, и они за нее голосуют. Возможно, я порекомендовал бы «За рулем» для полноты картины учредить еще одно жюри – профессиональное, состоящее из экспертов-журналистов, и провести параллельное голосование. В следующем году у компании будет шесть номинантов вашего Гран-при. Их покажут на Московском салоне.

Сунь Цзецзюнь, глава представительства «Лифан моторс» в России:
– Мы прикладываем максимальные усилия, чтобы нас знал российский потребитель, поэтому участие «Смайли» в конкурсе Гран-при «За рулем» – смелый шаг вперед. Да, мы отстаем от одноклассников по некоторым позициям, но быстро растем, учимся и развиваемся. В 2012 году на рынок выйдет компактный кроссовер «Лифан». Я считаю, что с этой моделью у нас высокие шансы на победу в следующем конкурсе.

Анастасия Мальцева, «Ленд-Ровер»:
– Каждый покупатель выбирает что-то близкое ему. Для кого-то это комфорт, кому-то важнее дизайн, кому-то бренд, поэтому выделить один критерий, который унифицированно подходил бы всем, наверное, невозможно. В этом году мы представим достаточное количество новинок. Будут совершенно новые автомобили и очень серьезные и значимые обновления выпускаемых. Открою вам маленький секрет: следите за Московским международным автосалоном, мы представим на нем нечто очень интересное.



Олег Соловьев, заместитель генерального директора компании «МЕГА-Ф»:
– Торговая марка Scher-Khan более 15 лет на российском рынке, и мы всегда ставили во главу угла своей работы широкий ассортимент и гарантированное качество продукции. Сегодня охранные системы Scher-Khan одобрены российскими представительствами «Форд», «Ниссан», «Шевроле», «Киа», «Хёндай», «Рено», «Ситроен», «Пежо», «Мазда», «Мицубиси» и рекомендованы к установке во всех дилерских центрах соответствующих марок.



Генеральный партнер

ИТАК, ПЕГАСЫ РОЗДАНЫ, СОФИТЫ ПОГАШЕНЫ, НО ПРАЗДНИК ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ПРОДОЛЖАЕТСЯ! НАПОМНИМ, ЧТО МЫ ЕЩЕ НЕ ВРУЧИЛИ СВОЙ ГЛАВНЫЙ ПОДАРОК – ПЯТЬ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «ЛАДА-ГРАНТА» – САМЫМ ВЕЗУЧИМ ЧИТАТЕЛЯМ. О ТОМ, КАК МЫ РАЗЫГРАЛИ ВЕЛИКОЛЕПНУЮ ПЯТЕРКУ, – В НАШЕМ СЛЕДУЮЩЕМ МАТЕРИАЛЕ.

Генеральный партнер Scher-Khan

ЧИСЛЕННОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Каждый новый Гран-при «За рулем», храня традиции прошлых, обретает свое собственное лицо, свои особенности, свою историю. Последний, семнадцатый по счету, прошедший в конце прошлого года, не стал исключением. Более того, его с полным правом можно считать самым масштабным – рекордным, если угодно.

В самом деле, лучшие на российском рынке автомобили 2011-го, включая вэны и кроссоверы, определяли в 10 классах – от А до Я, начиная с малюток и заканчивая 350-сильными вседорожниками. И делали это, как и раньше, рефери-добровольцы из числа подписчиков «За рулем». Таких оказалось куда больше, чем в прошлые годы.

В предыдущем номере (ЗР, 2012, № 1) главный редактор начал традиционное обращение к читателям даже не словами, а цифрами: 62 528! Да, именно столько подписчиков пожелали заполнить журнальную анкету и отправить ее в редакцию, то есть войти в состав читательского жюри. Легко представить, насколько возросла бы эта аудитория, допусти мы к участию в конкурсе не только подписчиков, а всех читателей. И без того агентству GFK, производившему подсчет, досталась не самая легкая работа.

Завершился Гран-при, как принято по регламенту, розыгрышем автомобилей среди тех, кто составил жюри. На это раз их ждал сюрприз: пять новехоньких, с конвейера, 90-сильных «лад» модели «Гранта».

ПОЗДРАВЛЯЕМ И БЛАГОДАРИМ

В розыгрыше автомобилей среди судей, ставшем уже обычным спутником Гран-при «За рулем», удача на этот раз сопутствовала пятерым. Назовем тех, кому повезло выиграть новую «Ладу-Гранта»:

инженер **Евгений Романов** из Екатеринбурга

строитель **Максим Ильичев** из Нижнего Новгорода

диспетчер порта **Сергей Жильцов**, живущий в поселке Озерковском Камчатского края

водитель из города Бакал Челябинской области **Сергей Семашко**

работник банка **Владимир Балыков** из Москвы







Генеральный партнер редакции по Гран-при – торговая марка Scher-Khan выделила для розыгрыша среди добровольных арбитров пять новых автомобильных охранных систем.



Обладателями их стали Михаил Лавриненко (Краснодар), Алексей Григорьев (Сыктывкар), Андрей Жестаков (Санкт-Петербург), Николай Терехов (Армавир) и Петр Хромов (Пенза).

Еще пять систем достались тем, кто выиграл в Гран-при «Ладу-Гранта».

ЖВАЧКА, ДЖИНСЫ, РОК-Н-РОЛЛ



Что вам привезти из Штатов? Четыре десятилетия назад пределом мечтаний для советских людей были «ливайсы» и винил Элвиса. Теперь из-за океана в Россию плывут и летят автомобили. Встречайте новичка – возрожденную легенду 1990-х «Форд-Эксплорер». Для контраста **Михаил Гзовский** и фотограф **Александр Кульнев** взяли «Хонду-Кросстур», а тест-группа раздобыла «Ниссан-Мурано» и «Тойоту-Хайлендер».





Nissan Murano

Представлен публике в декабре 2002 года и стал первым кроссовером марки на американском рынке. Второе поколение образца 2009 года модернизировано в 2011-м.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,5 л, V6, 249 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, LE.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 95 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 424 000–1 724 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 249 л.с., вариатор, полный привод, 1 774 000 руб.

Honda Crosstour

Универсал на базе «Аккорда» анонсирован фирмой летом 2009-го и пошел в продажу годом позже. Доступен в США, Канаде, Мексике, Китае и России.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,5 л, V6, 275 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Elegance, Executive, Executive + NAVI.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 58 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 799 000–2 050 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 275 л.с., 5-ступенчатая автоматическая коробка передач, полный привод, 2 050 000 руб.

Ford Explorer

Модель представлена на мировом рынке с 1990 года как замена более компактного «Форда-Бронко». Нынешнее, пятое поколение признано автомобилем года в Северной Америке, выпускается с 2011-го.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,5 л, V6, 294 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XLT, «Лимитед» (LTD).

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 143 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 849 000–2 009 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 294 л.с., 6-ступенчатый автомат, полный привод, 2 009 000 руб.



Toyota Highlander

Имя впервые прозвучало на автосалоне в Нью-Йорке в 2000-м, первое поколение продавали семь лет; второе обновлено в 2010 году. В модельном ряду существует гибридная версия.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,5 л, V6, 273 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Престиж», «Люкс».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, 68 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 851 500–1 907 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 273 л.с., 5-ступенчатый автомат, полный привод, 1 922 500 руб.

ПОП-КУЛЬТУРА

Как и каждый европеец, впервые попавший за океан, я удивлялся отсутствию тротуаров в небольших городках. «А что странного? – с недоумением спросил знакомый абориген. – Страна хочет, чтобы люди покупали автомобили...» Welcome to the United States! Заглядываю в «Ниссан» – и цокаю языком от восторга, ощупывая высококачественную кремовую кожу. Посмотрите-ка, на дверях она еще и собрана в элегантную складочку! В сумерках вся эта роскошь удачно подсвечена светодиодами. Их гламурное сияние застилает взор и отбивает желание ворчать на слишком мягкое и бесформенное кресло и будто специально спрятанные от меня кнопки.

«Хонда» воспринимается иначе. «Кросстур» обернут в простенькие пластики, а дерево на панели выглядит не более натуральным, чем искусственная елка. Но стоит занять место за рулем – и понимаешь: всё это мишура. Сиденье с восемью электроприводами нежно обнимает бока, и лишь очень высокому водителю может чуть не хватить длины подушки и диапазона продольного перемещения. Хороша и навигационная система, просчитывающая пять альтернативных маршрутов и наглядно подсказывающая ближайший маневр.

«Форд» после «Хонды» что бигмак против чизбургера: не откусишь! С лица «Эксплорер» напоминает отъевшегося до неприличия младшенького брата – европейский «Форд-Фьюжн». Если

NISSAN MURANO

В споре дизайнеров и инженеров «Ниссана» явно победили первые – отделка великолепна, а эргономика «Мурано» прихрамывает.

Оранжевая подсветка, конечно, наряжает приборы «Мурано», но в темноте чуть навязчива.

Управление климатом, аудиосистемой и навигацией в «Ниссане» четко разделено, так что запутаться в меню сложно.

«Ниссан» не самый просторный для пассажиров второго ряда. Зато к их услугам подогрев сидений и изменяемый угол наклона спинки.

HONDA CROSSTOUR



Визуально интерьер «Хонды» претендует на премиум, на ощупь же пластик черствый.

Неожиданно скромный инструментарий «Кросстура» – бальзам для водительских глаз.

Единственное неудачное решение на консоли «Хонды» – узкий монохромный монитор с показаниями климат-контроля и диапазоном радио.



В «Хонде» отменно усаживаются двое. Профиль сиденья и немаленький туннель намекают: третий тут лишний.



FORD EXPLORER

То ли в качестве компенсации за отсутствие навигатора, то ли ради стеба на правый дисплей «Форда» можно добавить компас. Очень красивый!



«Эксплорер»: эта консоль могла бы взять первую премию на конкурсе «Хай-тек в автомобиле». Но функциональность красоты под вопросом.



Внутреннее убранство «Эксплорера» радует добротными пластиками и кожей.



Огромный «Форд» оказался не таким уж просторным во втором ряду. Формально же машина семиместная.

TOYOTA HIGHLANDER

«Тойота» неплохо справилась с задачей совместить фантазию и удобство восприятия.

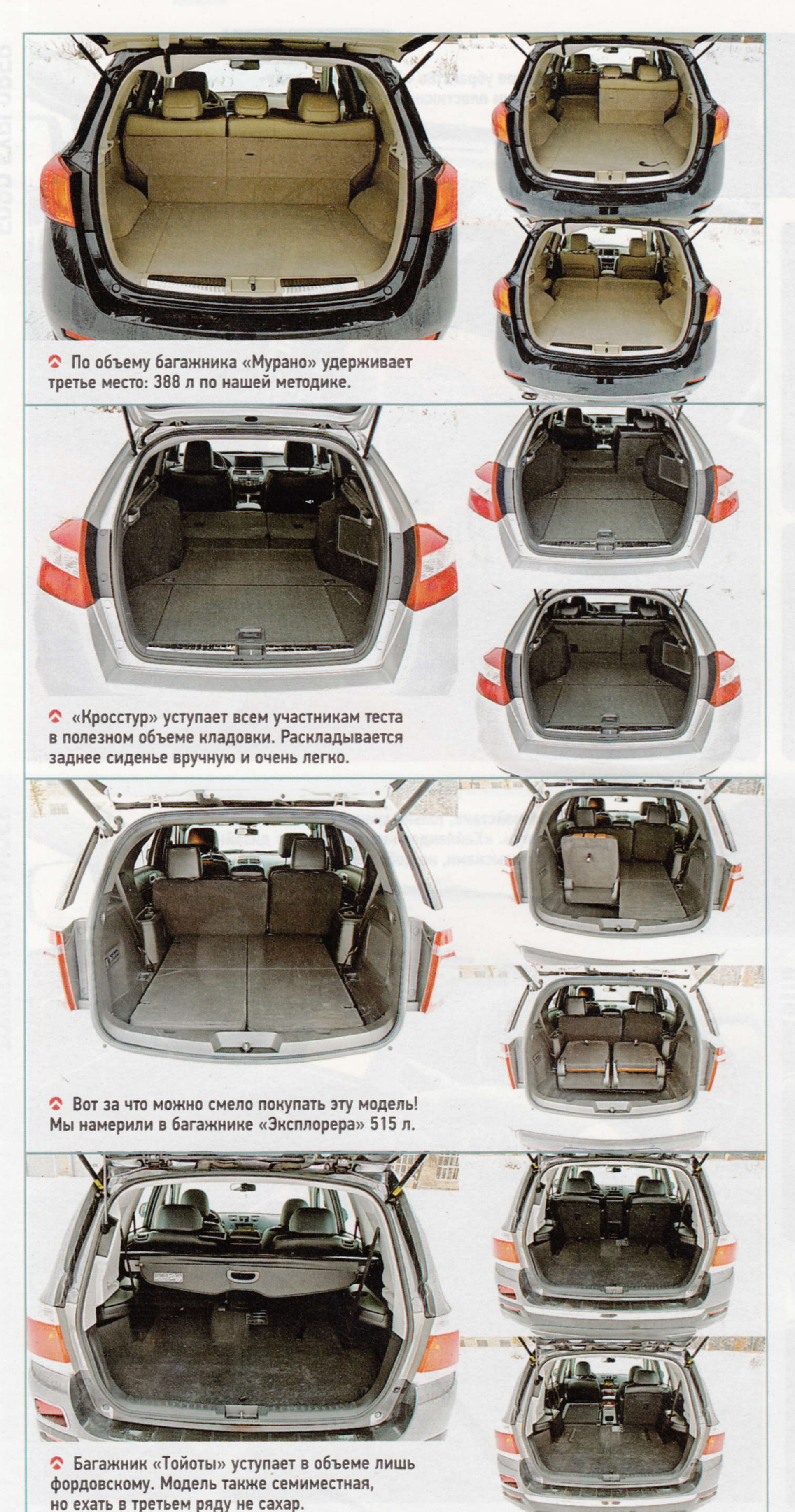
Яркость зажатого между воздуховодами экрана не регулируется – цветовое пятно раздражает в темноте.



Спокойствие, только спокойствие! Это про «Тойоту». «Хайлендер» не возбуждает дизайнерскими изысками, но добротен и практичен.



Задние сиденья «Хайлендера» двигаются вперед-назад, угол наклона спинки регулируется, а запаса для ног – с избытком.



По объему багажника «Мурано» удерживает третье место: 388 л по нашей методике.

«Кросстур» уступает всем участникам теста в полезном объеме кладовки. Раскладывается заднее сиденье вручную и очень легко.

Вот за что можно смело покупать эту модель! Мы намерили в багажнике «Эксплорера» 515 л.

Багажник «Тойоты» уступает в объеме лишь фордовскому. Модель также семиместная, но ехать в третьем ряду не сахар.

в «Хонду» и «Ниссан» падаешь почти как в легковушку, то в «Эксплорер» карабкаешься и еще долго не пускаешь мотор, потому что здесь есть на что посмотреть. Самобытны приборы с аналоговым спидометром посередине и цифровым тахометром; центральная сенсорная консоль MyFord Touch так и кричит: «Я самая-самая современная!».

А что «Тойота»? Неправильно было оставить знакомство с «Хайлендером» напоследок. Потому, дескать, что ему недостает хондовской монументальности и продуманности, ниссановского лоска и фордовского хайтека. Но у каждой медали две стороны. «Хайлендер» не вызывает споров и, положа руку на сердце, нравится большинству, как картофель фри. Вам с кетчупом или со сметаной?

	Nissan Murano	Honda Crosstour	Ford Explorer	Toyota Highlander
Рабочее место водителя				
Сиденье	8	9	9	8
Органы управления	8	8	7	8
Обзор	7	7	8	9
Салон				
Передняя часть	8	8	9	8
Задняя часть	8	9	8	9
Багажник	8	7	10	9

АМЕРИКАНСКИЕ ГОРКИ

Под колесами снежная каша, щедро приправленная песком и солью, в стекло лупит снего-дождь с серого темнеющего неба. Все-таки мы и они такие разные! Разве русскому придет в голову назвать коктейль «Противная слякоть» (Nasty Slush)? Именно сейчас, когда сезон замеров на Дмитровском полигоне давно закрыт, интересно положиться на собственные ощущения и оценить тяговые возможности машин. Все оснащены V-образными «шестерками» сопоставимой мощности.

«Мурано» с показателем 249 л.с. – в отстающих. Но отставание только на бумаге! «Ниссан» может гордиться тандемом двигателя серии VQ и вариатора Xtronic CVT не меньше, чем «Твикс» своей сладкой парочкой. Если вы не в курсе, что под капотом вариатор, то можете и вовсе не догадаться. Трансмиссия допускает рост оборотов и отменно пародирует работу традиционного гидромеханического автомата, не нудя на одной ноте, подобно продукции конкурентов. При желании водитель может перелистать все шесть виртуальных передач вручную. Очень понравились и цепкие тормоза, позволяющие точно дозировать усилие и степень замедления.

Но как только шоссе переходит в петляющую двухполоску, «Мурано»

пасует. В ответ на отклонение руля «Ниссан» сначала кренится и уже потом берется менять траекторию. Но еще больше хлопот машина доставляет, если под колесами неровное покрытие. Тогда на руль приплывает вся «грязь», а машина скачет на кочках и требует сбросить темп.

В спринте хороша и «Хонда». Самая легкая в тесте, она мощнее «Ниссана» на 26 л.с. Коробка работает великолепно – с плавными и быстрыми переключениями и, главное, честно. Хотите ручной режим? Пожалуйста: в «драйве» и в драйвовом же повороте электроника удержит выбранную передачу и не уйдет вверх, но со временем, если не трогать подрулевые лепестки, вернется в автоматический режим. Ну а если щелкнуть селектор в «Спорт», то будьте любезны сами переключаться вверх всю дорогу. В быстрых поворотах «Кросстур» ведет себя уверенно – конечно, с поправкой на весовую категорию и дорожный просвет. Чувствительность руля чуть ниже, чем хотелось бы, зато нет и следа нервозности и дерготни на кочках, присущих «Мурано».

Участь «Эксплорера» так же предсказуема, как любая серия «Тома и Джерри»: кот всегда выступает в роли догоняющего, а мышь неизменно удирает. «Форд» напрягается изо всех своих 294 сил, точно перебирает шесть передач автоматическая коробка. Увы, тяжеленный (полигоновские весы показали 2245 кг) «Эксплорер» бессилен против законов физики. Попытка подстегнуть машину с помощью функции ручного выбора скорости SelectShift тоже проваливается.

НЕ ПРОЩУ!

В каждом из тестовых автомобилей, увы, нашлась та червоточинка, которая портит ежедневное общение. **«Ниссан»** расстроил эргономикой: вы видите, какие кнопки расположены на панели слева от руля? Мы тоже – нет! Спрятанные под консолью клавиши обогрева сидений и блокировки муфты задних колес тоже пристроены не самым лучшим образом. **«Хонда»** единственная в компании не имеет электропривода пятой двери. Сильно удивились, что у «Кросстура» нет элементарного маршрутного компьютера. **«Форд»** переплюнул обоих: для «Эксплорера» на момент написания материала невозможно было заказать штатную навигацию. Сенсорная консоль MyFord Touch выглядит на все сто, но пользоваться ею на ходу не очень удобно. Хотел аварийкой сказать короткое спасибо, но так долго не мог выключить ее, что получилось: «Огромная вам благодарность и низкий поклон, что пропустили». **«Тойота»**, занимающая от четверти до трети площади среднестатистического московского двора, не умеет сама складывать зеркала. А еще у «Хайлендера» обычные галогеновые лампы и откровенно слабый свет при отсутствии омывателей фар.



Nissan Murano.
Выключателей не видно.



Honda Crosstour.
Ручное открывание двери.

Ford Explorer.
Сенсор. Не сразу попадешь.



Toyota Highlander.
Складываются только руками.

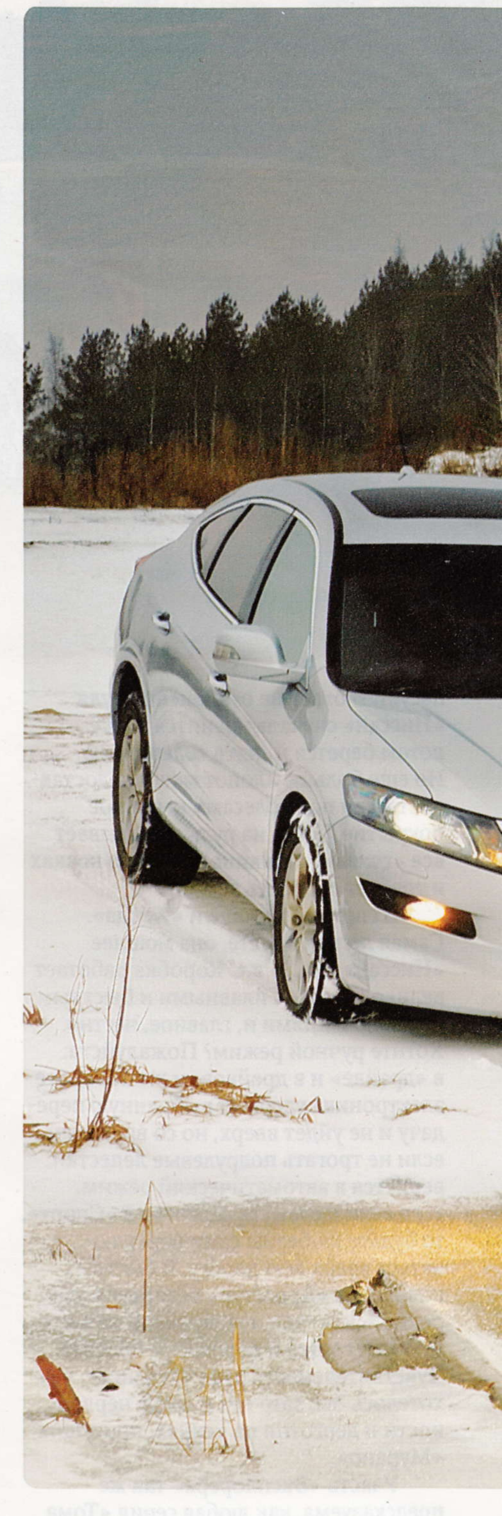


ПРО ЗАПАС

По статистике, многие европейцы и американцы ни разу не прокалывают колесо за все время владения автомобилем. У нас ситуация, мягко говоря, другая. Итак, представим картину: зима, пустынная дорога вдали от города, спущенное колесо. С какой машиной проще и быстрее справиться? Поплевав на руки, наш доброволец берется за **«Тойоту»**. Запасное колесо висит под днищем и опускается на дорогу посредством кардана. Вмиг перепачкавшийся коллега чертыхается, долго отцепляя колесо от троса. Обратный процесс быстрее, но все же «Хайлендер» отнял у нас 18 минут. Похожая схема крепления и у **«Хонды»**, но колесо зафиксировано удобнее и снять его не проблема. Докатка вываливается на снег вместе со шматками грязи. А куда девать проколотое колесо? На место запасного оно не лезет... Пачкаем багажник? Нет, в подпол предусмотрительно положили пакет для пробитого колеса! Секундомер замер на 12 минутах. **«Ниссан»** предлагает для начала познакомиться с сабвуфером – он вложен в колесо. Скидываем клемму, «музыку» в сторону, откручиваем фиксирующий колесо болт – все удобно и привычно. Спустя 8 минут «Мурано» готов мчаться дальше. **«Форд»** не ищет легких путей: если вы ни разу не орудовали его домкратом, то удивитесь, сумев извлечь из него баллонный ключ. Ниша в багажнике мелкая – проколотое колесо не войдет. Процесс замены с учетом сборки и разборки домкрата занял 15 минут.



TOYOTA HIGHLANDER
HONDA CROSSTOUR
NISSAN MURANO
FORD EXPLORER



Ею заведуют две кнопочки под большой палец на рычаге передач. Боже, кто придумал такую схему? Пользоваться абсолютно неудобно.

Когда дело доходит до «змейки», «Эксплорер» ожидаемо кренится и недвусмысленно намекает на свой немалый рост. До голливудских спецэффектов на дороге ему далеко.

Хороший результат демонстрирует на быстрых прямых «Тойота»,



не сильно (по ощущениям) отстающая от парадных цифр в собственной спецификации. Автомат лишь слегка задумчив и не столь беззаветно полагается на водителя, как хондовский. Зато коробка логична и не смущает метаниями между передачами, что нередко бывает. А как поведет себя «Хайлендер» в своей одноименной стихии – на горной дороге? На удивление неплохо: машина без истерики скользит передком, если скорость входа в поворот заведомо выше пороговой, и постепенно снос сменяется плавным заносом. Все эти процессы очень толково контролирует система стабилизации, отключать которую, в общем, и не хотелось. Остается последнее испытание: янки ждет заснеженный карьер. Если операция пройдет удачно, выберемся сами, а нет – прилетит вертушка и вытащит нас из «лагеря повстанцев».

	Nissan Murano	Honda Crosstour	Ford Explorer	Toyota Highlander
Ходовые качества				
Динамика	9	9	7	8
Тормоза	9	9	8	8
Поведение на дороге	8	9	7	9
Комфорт				
Шум	8	9	9	9
Плавность хода	8	8	9	9
Климат	8	8	8	9



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN MURANO	HONDA CROSSTOUR	FORD EXPLORER	TOYOTA HIGHLANDER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4835/1885/1720/2825	4999/1900/1560/2797	5006/2004/1803/2860	4785/1910/1760/2790
колея спереди/сзади	1610/1610	1648/1648	1700/1700	1625/1625
Объем багажника, л	402/838	457/757 (VDA)	595/1240/2285	290/1200
Радиус поворота, м	5,7	6,0	н.д.	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1905/2360	1846/2300	2135/н.д.	2125/2720
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0	8,9	9,0	8,2
Максимальная скорость, км/ч	210	190	200	180
Топливо/запас топлива, л	А95/82	А95/70	А95/70	А95/72
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,9/8,6/10,9	14,7/10,4/11,2	13,8/10,3/12,4	13,8/10,7/12,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, $см^3$	3498	3471	3497	3456
Степень сжатия	10,3	10,5	10,8	10,8
Мощность, кВт/л.с.	183/249 при 6000 об/мин	202/275 при 6200 об/мин	216/294 при 6500 об/мин	201/273 при 6200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	336 при 4400 об/мин	339 при 5000 об/мин	346 при 4000 об/мин	337 при 4700 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	CVT	A5	A6	A5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,37–0,44/1,77	2,70/1,61/1,07/ 0,77/0,61/–/1,89	4,48/2,87/1,84/1,41/ 1,00/0,74/2,88	4,24/2,36/1,52/ 1,05/0,76/–/3,38
Главная передача	5,17	4,53	3,39	3,48
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	многорычажная/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ дисковые
Размер шин	235/65R18	225/60R18	245/60R18	235/55R19

ВИДЫ НА ЖИТЕЛЬСТВО

Мысль о вертушке пришла очень скоро. Засевший в сугробе «Мурано» с тоской светил в лес, а я думал о том, где в это время суток раздобыть трезвый трактор. Тут вам не там... Само собой, к этому моменту мы использовали весь потенциал (читай: межосевую блокировку) «Ниссана». Картина вырисовывалась тоскливая: машина с перегретой муфтой ревела мотором, при этом все колеса оставались недвижимы. Остынем. В итоге нам все же удалось вырваться из плена... задним ходом. Спасибо сцепным свойствам «Нокиан-Хакка 5»!

По проторенной тропинке пустили «Кросстур» – обладателя наибольшего дорожного просвета: 200 мм! «Хонда» не оснащена какими либо блокировками, так что уповать оставалось на электронику. Напрасно. С включенной системой стабилизации «Кросстур» не в состоянии раскрутить мотор выше 2000 об/мин. Отключаемся, но и теперь результат средненький: момент перебрасывается назад лишь после того, как передние колеса сделают оборот, и в итоге «Хонда» закапывается.

«Форд» выглядит на фоне соперников многообещающе. Кругляш системы Terrain Management такой же, как на «Ленд-Ровере», один в один. У меня есть выбор между режимами *Normal, Mud/Ruts, Sand, Snow* («норма», «грязь/колея», «песок», «снег»), которые меняют настройки пакета фрикционов с электромагнитным

управлением на задней оси. Засадить «Эксплорер» оказалось делом несложным – аэродинамическая «юбка» под передним бампером моментально нагребла перед машиной сугроб. Выбираться из снега лучше всего в режиме... «песок». Система стабилизации в нем бездействует, а коробка не переключает раньше времени передачи вверх.

По накатанному льду ревмся дальше на «Хайлендере». Едем с опаской. Примитивный (симметричный межосевой) дифференциал не умеет бороться с диагональным вывешиванием. Перебросить момент на колеса со сцеплением для него проблема, да и принудительных блокировок у «горца» нет. Однако с точки зрения геометрии кузова «Тойота» предпочтительнее соперников: у нее большие углы съезда и въезда, солидная стальная защита днища, больше и ходы подвесок. Так что по совокупности свойств «Тойота» оказалась наиболее подготовленной для русской зимы, хотя и не демонстрировала бицепсы.

	Nissan Murano	Honda Crosstour	Ford Explorer	Toyota Highlander
Приспособленность к России				
Геометрическая проходимость	7	7	8	9
Сервис	8	7	9	7
Эксплуатация	9	8	8	7
Общая оценка	**8,1**	**8,1**	**8,3**	**8,4**

***

Финал нашей истории похож на американский боевик: обычный парень раскидал супергероев и получил в награду всеобщую симпатию и уважение. Бывает же такое, и не только в кино! **ЗР**

ЗАМЕРЫ ЗР

⊗ – поперечный размер

Модель	L_1, мм	L_2, мм	L_{23}, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	H_{23}, мм	B_1, мм	B_2, мм	B_{23}, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
NISSAN MURANO	1015–1205	655–895	–	1250	1040	995	–	1520	1480	–	925/1885	1100	405	915	388	1105 (57)	838 (43)	1943	170	280
HONDA CROSSTOUR	945–1145	730–965	–	1160	1005	945	–	1440	1405	–	1070/2080	790	430	1025	356	1100 (58)	810 (42)	1910	200	240
FORD EXPLORER	960–1185	580–855	655*	1250	1030	965	940*	1535	1535	1070*	500/1265/2150	1035	–	855	516	1200 (53)	1045 (47)	2245	195	245 (300)
TOYOTA HIGHLANDER	955–1160	605–730–970	580–705*	1205	1030	1010	905*	1520	1515	1385*	295/1045/1160/1990	1070	400	880	420	1134 (55)	928 (45)	2062	180	315

**Для третьего ряда сидений.*

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры «За рулем»)

	NISSAN MURANO	HONDA CROSSTOUR	FORD EXPLORER	TOYOTA HIGHLANDER
Просвет, мм				
a*	180	200	195	195
b	180	200	200	195
c	170	200	205	200
Угол, градусы				
α	22	16	18 (25)	26
β	28	22	24	25
γ	15	16	16	15

**a = h.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя: Сиденье	Органы управления	Обзор	Салон: Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Ходовые качества: Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Комфорт: Шум	Плавность хода	Климат	Приспособленность к России: Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
NISSAN MURANO	8	8	7	8	8	8	9	9	8	8	8	8	7	8	9	8,1
HONDA CROSSTOUR	9	8	7	8	9	7	9	9	9	9	8	8	7	7	8	8,1
FORD EXPLORER	9	7	8	9	8	10	7	8	7	9	9	8	8	9	8	8,3
TOYOTA HIGHLANDER	8	8	9	8	9	9	8	8	9	9	9	9	9	7	7	8,4

Модель	+	–
NISSAN MURANO	Достойная динамика, цепкие тормоза, отличная отделка.	Посредственные обзорность и возможности на бездорожье, эргономические огрехи.
HONDA CROSSTOUR	Удобные сиденье водителя и задний отсек, отличные тормоза, хорошая управляемость, отзывчивый автомат.	Посредственная обзорность, небольшой багажник, скромные возможности вне асфальта.
FORD EXPLORER	Огромный багажник, отличная плавность хода, низкий уровень шума.	Средняя динамика, валкость, неудобный ручной режим автомата.
TOYOTA HIGHLANDER	Простор на заднем сиденье, отменная плавность хода, низкий уровень вибраций, неплохая проходимость.	Простенький интерьер, малый межсервисный интервал, сложная замена запасного колеса.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский:

«В очередной раз радуюсь разнообразию характеров машин одной ценовой категории и класса. Американские модели заставляют поломать голову при выборе, и это здорово!».

НАГОРНАЯ ПРОПОВЕДЬ

С «Хёндай-Элантра» мы уже знакомы. Но **Юрию Тимкину** довелось опробовать новинку на горных дорогах. Фото автора.

Уже отмечали: «Элантра» напоминает не то увеличенный в масштабе «Солярис», не то уменьшенную «Сонату». Впрочем, смотрится «Элантра» ярко, привлекает внимание и кажется крупнее, чем есть на самом деле. Машина сделана на платформе, схожей с использованной для «Киа-Церато», но, в отличие от последнего, претендует на элитарность. А как еще объяснить заметно – почти на 100 000 рублей! – выросшую цену? Впрочем, детальное знакомство показывает: до элитарности ей далековато. Салон отделан преимущественно жесткими пластиками, ткань простецкая. Экономия чувствуется и в мелочах. Скажем, автоматический режим есть только у водительского электростеклоподъемника, да и то лишь на подъем. Чтобы стекло уехало вниз, кнопку надо удерживать. Даже в «Солярисе» не так!

Зато нельзя не отметить удобную посадку на водительском месте: руль, педали и кресло удачно привязаны друг к другу.

На первой, корейской презентации «Элантру» представили с 1,6-литровым 140-сильным атмосферным двигателем – бензиновым, с непосредственным впрыском. Однако и 132-сильный агрегат хорош. Уравновешенный, бесшумный, экономичный – даже после поездки по крымским горным серпантинам бортовой компьютер высветил вполне скромные 9,8 л/100 км. Шестиступенчатый автомат (доплата за него – внушительные 70 000 рублей) при спокойной езде плавен и благоразумен, как сельский староста. При азартном вождении его стиль не меняется – он не поощряет лихачество. Переход в ручной режим скорости не прибавляет: даже на 4500 об/мин не дает переключиться вверх, а ведь красная зона тахометра начинается с отметки 6750 об/мин. Именно в горах эта особенность не давала ехать динамично. Зато есть защита от перекрутки – при высоких оборотах автомат сам переходит на передачу ниже.

Для крымских трасс шасси «Элантры» не особо подходит: на серпантине машина досаждает сильными кренами и кивками. Это усугубляется недостаточной информативностью руля. На прямых же (а они на полуострове изобилуют волнами) из-за излишне мягкой задней подвески начиналась болтанка вверх-вниз – пассажиров укачивает моментально! Хорошо хоть, разнокалиберные ямы подвеска успешно отфильтровывала. Жаль, что шумит при этом больше, чем ожидаешь. Впрочем, общий уровень шума в машине все-таки невысок: набегающего ветра почти не слышно, мотор негромкий. Да и шины едва шелестят.

В целом ходовые качества «Элантры» на горных дорогах не впечатлили. А ведь за ее цену (поболе 800 000 рублей) хочется праздника. Располагая такой суммой, не грех присмотреться к более солидным и комфортабельным «Форду-Мондео», «Мазде-6», «Опелю-Инсигния». Многие одноклассники («Шевроле-Круз», «Форд-Фокус», «Киа-Церато») заметно дешевле. Впрочем, при выборе автомобиля учитывают не только это. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hyundai Elantra

Размеры: длина×ширина×высота, мм:	4530×1775×1445
Колесная база, мм	2700
Колея спереди/сзади, мм	1549/1562
Объем багажника, л	485
Снаряженная/полная масса, кг	1236/1800
Разгон 0–100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	A92/48
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,0/5,3/6,7

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 97 кВт/132 л.с. при 6300 об/мин, 156 Н·м при 4850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

ЦЕНА: 816 900 руб.

+ Симпатичный дизайн. Неплохая шумоизоляция.


– Раскачка на волнах. Высокая цена.

Дизайн интерьера – главное достоинство «Элантры».



Доплата за автомат составляет 70 000 рублей!



СКОКА ЛИТРОВ?

Смотрите видео www.zr.ru/a/394519/



Дмитрий Федоров и думать не думал, что кроссовер европейской марки может стоить 449 тысяч рублей, а в Ташкенте бывает метель и минус десять. Но ему пришлось соединить эти два наблюдения и сделать интересные выводы. Фото автора.



СЮДА НЕЛЬЗЯ, ТУДА НЕЛЬЗЯ

«Эй, сюда нельзя, брат, – граница. Дальше Таджикистан. Уезжай-ка побыстрей, а то начальство увидит – проблемы будут. А машина у тебя хороший. Скока литров кушает?». Это был, наверное, сотый вопрос о расходе топлива «Дастером». Другие характеристики узбеков вообще, похоже, не волнуют. Кроме разве одной – возможности перевода двигателя на природный газ. А чему удивляться? Бензина в стране нет и не предвидится, 90% процентов бензоколонок закрыто и заброшено; кто может, заправляет машину метаном, отстояв часовые очереди. Прочие льют в бак продаваемую на обочине в пятилитровых бутылках мутную субстанцию. А если с ней не повезло, то стоят на обочинах, открыв капот. Но все же страна как-то ездит и даже изредка создает пробки.

Ладно, нельзя так нельзя. Не желая подводить пограничника и экономя время, разворачиваюсь через заснеженную полянку, – почти сразу подключившаяся задняя ось быстро выталкивает «Дастер» на типичный для этой страны жутко разбитый асфальт. Задержавшись на первой передаче считаные доли секунды (она у полноприводных версий чисто внедорожная, чтобы ползти внатяг), моментально перехожу на вторую, затем на третью и уношу свои 16-дюймовые колеса подальше от запретной зоны. С людьми в форме в Узбекистане шутить не стоит. Все три дня пребывания в этой стране постоянно ловил заинтересованные взгляды представителей власти. Говорят, раньше было еще хуже: иностранцев тормозили на каждом шагу, требуя предъявить паспорт и временную регистрацию. С этим в Узбекистане серьезно: за нарушение режима в первый раз рискуете налететь на громадный штраф, во второй – загреметь в тюрьму, причем сразу лет этак на шесть.

Как выразился один коллега, на дорогах этой страны постоянно чувствуешь себя участником странной компьютерной игры. В Ташкенте без конца прорываешься сквозь полчища окружающих тебя белых «матизов». Только ушел вперед и остановился на красный свет, как со всех четырех сторон тебя снова обступают белые «колобки» – такого однородного автопарка я не видел ни в одной стране мира.

Чем дальше от КПП на выезде из столицы, тем «матизов» становится меньше, а «нексий» – больше, причем не только с эмблемой «Дэу», но и с крестиком «Шевроле». После вхождения «УзДэу» в сферу интересов «Дженерал моторс» вся выпускаемая здесь продукция пережила ребрендинг. Помимо «Нексии» новую марку приобрели также «Матиз» и крохотный автобусик «Дамас». Но на экспорт эти машины все равно поставляют как «Дэу» – чтобы не вредить имиджу «настоящих» корейских «Шевроле». Кроме того, в Узбекистане в приличных количествах собирают седан «Лачетти», а мелкими сериями – большую «Эпику», кроссовер «Каптива» и компактвэн «Такума». Но на общую однообразную картину автопарка эти исключения почти не влияют. И уж ни о каких других новых, а тем более импортных машинах в Узбекистане почти не знают. Пошлина на ввоз – 100%. «Рено» – что это? О нем слышали лишь те, кто ездил на заработки в Россию.

ГЕРОЙ РАБОЧЕГО КЛАССА

Цена... За нее «Дастеру», кажется, можно простить всё. Любой недостаток. Бог мой, 449 тысяч за кроссовер! Пускай лишь с передним приводом. Это же почти как самая дешевая «Шнива». А если накинуть еще «полтинничек», то получаешь и трансмиссию 4×4. Люди добрые, что же это делается! Дайте два!

Не спешите. Вот сейчас я еду в самом дорогом «Дастере» – комплектация Luxe Privilege. С двухлитровым мотором мощностью 135 сил и полным приводом он обойдется в 681 тысячу рублей. Французский я знаю плохо, но понимаю, что это словосочетание должно означать нечто очень дорогое и исключительное. Икру в хрустальной вазе. Приглашение на прием к королеве. В этом «Дастере» действительно присутствует несколько удивительных вещей. Например, кожаная отделка сидений. Кто, кроме китайцев, предлагает нечто подобное в бюджетном сегменте? Никто. Но мне не нужна кожа; за эти деньги я, скажем, хочу климат-контроль взамен кондиционера. Увы, его нет и, скорее всего, не будет ни на одном «Дастере», поскольку климат-контроль не предусмотрен и, видимо, даже не разрабатывался для бюджетной линейки «Рено». Если хотите доступный кроссовер с климат-контролем, посмотрите, к примеру, на «Сузуки-SX4» – он обойдется как раз в цену самого дорогого «Дастера».

Не дайте себя обмануть привлекательной ценой и хромированной облицовкой радиатора, доставшейся


Типичный автопейзаж Ташкента.

нашему «Дастеру» от бразильской версии. И в далекой южноамериканской стране, и в нашем царстве-государстве кроссовер «Рено» пытаются сделать неким символом престижа в бюджетном сегменте. Королем среди бедняков. Но с каждым отступлением от максимальной комплектации список стандартного оснащения у «Дастера» растворяется со скоростью золота, упавшего в кислоту. Стоит спуститься всего на ступень ниже от максимально упакованной версии (разница всего 60 тысяч рублей), как уже не найдете ни легкосплавных дисков, ни заднего парктроника... Да что там, даже задние электростеклоподъемники и фронтальная подушка пассажира перемещаются в список заказного оснащения. Но докупить его обойдется не дорого (в отличие от конкурентов, «Рено» не практикует политику дорогостоящего пакетного оснащения, а предлагает опции по отдельности): подушка – четыре тысячи, стеклоподъемники – пять.

Чем ниже спускаешься по уровням спецификаций, тем нагляднее проявляется хорошо знакомый логановский аскетизм. В итоге, добравшись до начального уровня Authentique, ты обнаруживаешь себя в машине с нерегулируемым рулем и ручными стеклоподъемниками. Приехали! Даже для бюджетного класса подобный подход устарел. Правда, усилитель руля и антиблокировочную систему ставят уже на любой «Дастер», и это все-таки явный прогресс по сравнению с «Логаном».

ГЛАВНОЕ – СЕМЬЯ

Для «Дастера» характерен еще один момент – максимальная унификация с «Логаном». Поэтому, даже несмотря на заметно переделанный интерьер российского кроссовера, который пытается отмежеваться от бедных родственников новой центральной консолью с богатым серебристым обрамлением и панелью приборов с модными рамками вокруг шкал, все же спиной и другими частями тела я без труда узнал аморфное логановское кресло с короткой подушкой и низкой спинкой. За 400 километров пробега от Ташкента до Самарканда моя спина в нем несколько раз требовала отдыха.

В большинстве версий «Дастера» руль вроде регулируется по углу наклона, но эти три сантиметра хода лишь немногим лучше, чем просто зафиксированная колонка. Еще один, уже явно заметный плюс: клавиши стеклоподъемников наконец-то вынесены на двери. Правда, приливы для их размещения на передних дверях явно выглядят добавленными в самый последний момент, но пользоваться ими удобно, не поспоришь.

Прочее логановское наследство никто и не пытался изменить: клавиши включения подогрева кресел по-прежнему втиснуты в узкий проем между дверью и креслом, джойстик регулировки зеркал расположен под ручкой стояночного тормоза, не позволяющей наладить обзор на ходу. А такой красивый блок регулировки климата по функциональности проигрывает даже логановскому. Он по-прежнему в самом низу центральной консоли, но теперь, если не включить ближний свет и внутреннюю подсветку консоли, на нем вообще ничего не разобрать – метки на ручках-крутилках зажигаются лишь при работающих фарах (это было особенно «удобно» в Узбекистане, где штрафуют не за выключенный, а, напротив, за включенный днем свет – необъяснимое отличие от остального мира), часть символов с места водителя вообще не видна. В общем, проблем с регулировкой климата стало даже больше.

Зато наверху центральной консоли обосновалась большая двухдиновая магнитола. Взявшись за ее большую

Унификация с другими «рено» достигает 70%. К примеру, передние двери «Дастер» взял у «Сандеро».







Комбинация приборов обрела рельефную окантовку шкал и индикацию режимов полного привода.

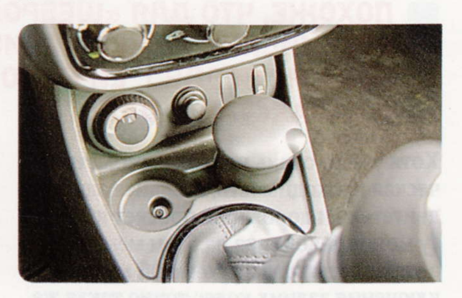
Передняя панель кардинально переделана по сравнению с панелями «Логана» и «Дастера» румынской сборки. Но функциональные огрехи у нее сохранились.

Ручка управления полным приводом такая же, как на других моделях альянса «Рено – Ниссан». Постоянное включение задних колес (положение *Lock*) сохраняется до 80 км/ч.



На блок управления климатом с места водителя приходится коситься. А без включенных фар положение регуляторов вообще непонятно – контрольные риски загораются только одновременно с головным светом. Клавиши включения аварийки и блокировки дверей тоже хотелось бы видеть повыше.

Места сзади – с запасом. А раздельная спинка дивана доступна для всех версий, кроме базовой.



ручку, чтобы прибавить громкость, я лишь сбил настройку станции: оказывается, самый крупный элемент интерфейса «музыки» отвечает за поиск волн, а громкость регулируется незаметными клавишами слева – еще один необъяснимый ход мысли. Вдобавок к «музыке» «дастерам» придается большой подрулевой блок дистанционного управления, как на «Мегане», но к нему тоже надо приспосабливаться.

Ладно, хватит привередничать. Ведь «Дастер» для многих идеальный автомобиль. Большой (по колесной базе он встает как раз посередине между «Ниссаном-Кашкай» и его удлиненной версией «Кашкай+2»), доступный… Это как раз то, чего не хватало «Логану» с рождения при его великолепной способности не разбирать качества дороги, – вместительный пятидверный кузов на высоком шасси.

ИМИТАТОР

Потрясающая энергоемкость подвески у «Дастера» практически такая же, как у прародителя. Но вместе с ней



ему достались и вяловатые реакции на рулежку (даже в полноприводной версии, где сзади применена независимая схема, в отличие от балки у моноприводa), и легкая заторможенность при замедлении (несмотря на увеличенный диаметр дисков и барабанов по сравнению с седаном), и шум от двигателя, трансмиссии и ветра на высоких скоростях.

Даже базовый 1,6-литровый 102-сильный мотор «Дастера» тоже точно такой же, как на самом мощном «Логане». А на моноприводной версии и пятиступенчатая коробка передач полностью аналогична логановской, вплоть до набора передаточных чисел.

Но с заказом полного привода приходят и отличия. Трансмиссия 4×4 сочетается только с шестиступенчатой механикой, где первая скорость, как я уже говорил, предусмотрена именно для легких внедорожных пробежек. В остальных случаях «Дастер» легко и непринужденно стартует со второй.

Однако не ждите от «Дастера» возможностей настоящего вседорожника.



Независимая задняя подвеска у версии 4×4 – как у «Ниссана Х-Трейл» первого поколения.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Renault Duster				
	1.6	1.6 4WD	2.0	2.0 4WD	1.5 DCi 4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4315/1822/1695/2673				
колея спереди/сзади	1560/1567				
Объем багажника, л	475/1636	408/1570	475/1636	408/1570	
Радиус поворота, м	5,2				
Снаряженная/полная масса, кг	1205/ 1705	1318/ 1818	1299/ 1799	1377/ 1877	1375/ 1875
Время разгона 0–100 км/ч, с	А91/50				ДТ/50
ДВИГАТЕЛЬ					
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация/число клапанов	Р4/16				Р4/8
Рабочий объем, см^3	1598		1998		1461
Степень сжатия	9,8		11,1		15,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 5750		99/135 5500		66/90 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 3750		195 3750		200 1750
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	передне-приводная	полно-приводная	передне-приводная	полноприводная	
Коробка передач	М5	М6	А4	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ «Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ «Мак-Ферсон»	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные				
Размер шин	215/65R16				

ПОХОЖЕ, ЧТО ДЛЯ «ШЕВРОЛЕ-НИВА» РОССИЙСКИЙ РЫНОК ПРОИГРАН. ПОКА НЕ ПОЗДНО, ЕЙ НАДО ВАЛИТЬ В КАЗАХСТАН И ДАЛЬШЕ.

Хотя у него очень неплохая геометрическая проходимость, стальная защита двигателя и дорожный просвет в 210 мм (у моноприводника на 5 мм меньше), а управляемая электроникой муфта подключения задних колес точно такая же, как на «Колеосе» или кроссоверах «Ниссан». Но, в отличие от этих машин, здесь нет электронных имитаций блокировок дифференциалов. Быть может, они появятся с внедрением в серию системы стабилизации (чуть позже ее предложат для большинства версий, причем за весьма скромные 13 тысяч рублей), а пока на бездорожье «Дастер» не слишком силен, ведь подтормозить буксующее или вывешенное колесо ему попросту нечем.

А в чем разница между двигателями? Я намеренно не заострял внимание на их различиях и, знаете, наверное, не стал бы переплачивать за наличие на крышке багажника шильдика *2.0*. В большинстве жизненных ситуаций у обоих бензиновых моторов потенциал весьма схож. Лучшей тяге 2-литрового 135-сильного двигателя 1,6-литровый дает ответ с помощью более коротких передач трансмиссии. Но за последнее приходится платить ревом двигателя и расходом топлива: если аппетит 2-литрового мотора при спокойной езде можно уложить в 8–9 л/100 км, то версию 1,6 ни разу не удалось ограничить и 10 литрами.

В гамме имеется еще 1,5-литровый дизель мощностью 90 сил – но об этой машине мы поговорим позже, когда она появится в парке ЗР. Как и о версиях с автоматическими коробками передач. Пока автомат (самый простой, четырехступенчатый) предлагается лишь для переднеприводной версии с 2-литровым мотором. Для полноприводника подготовят совершенно иную автоматическую трансмиссию, скорее всего, шестиступенчатую, но она станет серийной только через год. ЗР





В углу предусмотрена очень удобная ниша для канистры с омывайкой.



Шторка над багажником мягкая – прогибается даже под весом лимона.

Грузовое отделение полноприводной версии с полноразмерной запаской под полом. У моноприводного «Дастера» все скомпоновано иначе: запасное колесо подвешено к днищу снаружи, а пол багажника опущен на полных 120 мм.

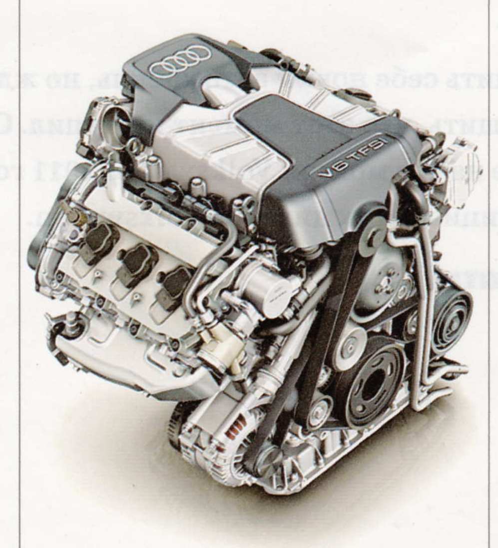
УПРАЖНЕНИЯ НА КОЛЬЦАХ

Какой бы совершенной ни считали внешность «Ауди» дизайнеры, рынок не прощает застоя. Аккуратно подправленные формы семейства А4 для 2012 модельного года оценивал **Кирилл Милешкин**.

Рестайлинг предыдущего поколения, примеривший фирменную трапециевидную решетку Single Frame на модель 2000 года, был, возможно, не самым удачным, однако не прошел незамеченным. Сейчас все обошлось легкой правкой макияжа. Глядя на сестру-модницу А5, «четверка» подвела глазки фар и фонарей изящными световодами, подточила верхние углы геральдического щита, освежила очертания бамперов и обновила гардероб двигателей и опций. Ставшие сегодня почти рудиментарными противотуманные фары А4 сохранила, но теперь они не столь броские. Внешние отличия от «пятерки» пересчитаете по пальцам – рисунок колесных дисков и расположение дневного света в фарах.

Из функциональных новшеств в салоне – оптимизированное управление системой MMI и настройками «Ауди драйв селект». У первой вдвое сократили количество клавиш с названиями разделов меню. Вторая обзавелась единственной кнопкой, которой водитель выбирает любой из четырех режимов (или из пяти, если

В отличие от «Ауди-А5», длинная светодиодная полоса проходит по нижней части фары. Модификация «Олроуд» единственная сохранила круглые противотуманки.



Двигатель 3,0 TFSI мощностью 272 л.с. заменил последний в гамме атмосферный агрегат – бензиновый 3,2-литровый.

есть навигация) двигателя, коробки передач, рулевого управления и подвески. Один из них назван *Efficiency*, эффективность. В первую очередь – топливная. В этом режиме умерит пыл климатическая установка, а активный круиз-контроль разгонит машину максимально мягко. Бортовой компьютер в версиях с механикой подскажет оптимальную передачу – такая функция отныне есть на всех «ауди-А4».

Новые модели рождаются под диктовку экологии и безопасности. В «четверке» с их подачи стали штатными системы рекуперации энергии и «старт-стоп». По заверениям производителя, последняя экономит 0,3 л топлива на 100 км пробега (наш тест системы читайте в этом номере). Еще столько же сохранит в баке электромеханический усилитель руля, отключающийся ради этих капель при движении по прямой.

Адаптивный круиз-контроль дополнен функцией автоматического торможения на скорости меньше 30 км/ч. Если на спидометре больше 65 км/ч и дорога радует четкой разметкой, то под контроль электроники



Отделке интерьера добавили хрома, а рулевое колесо щеголяет глянцевой вставкой на нижней спице. Символы на дисплее климат-контроля сменили цвет с красного на белый.

отойдет не только дистанция, но и курс автомобиля: «эктив лейн ассист» мягко удерживает машину посередине полосы.

Думаете, отключив эти системы, вы возьмете верх над искусственным разумом? Как бы не так! Анализируя движения рулем, давление на педали газа, скорость движения и даже время суток, автомобиль уловит отклонения от обычной манеры вождения и предложит уставшему водителю перерыв на чашечку кофе.

Из двигателей умеренной мощности на ходу больше всех прочих приглянулся двухлитровый турбодизель в 177 л.с. По динамике похоже на машину с бензиновым TFSI, окрепшим до 170 сил, но субъективные ощущения от тяги с полутора тысяч оборотов гораздо приятнее. Увы, прайс-листы для России предлагают 143-сильную версию этого же дизеля, а его песня не в пример грустнее.

«Тяжелым топливом» питаются и 245-сильные версии 3,0 TDI. Неплохая альтернатива заряженной S4 с 3,0 TFSI мощностью 245 кВт/333 л.с., особенно с учетом полумиллионной экономии на покупке, трехкратной разницы в сумме транспортного налога и меньшего расхода топлива. Правда, божественный звук выпускной системы «эски» мотору TDI недоступен.

Обреченной на успех в нашей стране остается модификация с 1,8-литровым турбомотором. Первой до России в феврале доберется версия с вариатором «Мультитроник» и передним приводом по цене от 1 350 000 рублей. К октябрю в гамме будет 20 сочетаний моторов и трансмиссий в 4- и 5-дверных кузовах, не считая моделей S4 и «Олроуд». **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A4 1.8 TFSI	Audi A4 Allroad quattro 2.0 TFSI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4701/1826/1427/2808	4721/1841/1495/2805
колея спереди/сзади	1564/1551	1583/1574
Объем багажника, л	480/962	490/1430
Радиус поворота, м	5,75	
Снаряженная/полная масса, кг	1470/2020	1650/2220
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	6,8
Макс. скорость, км/ч	225	230
Топливо/запас топлива, л	А95/63	А95/61
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,9/5,1/5,8	9,0/6,3/7,3
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1798	1984
Степень сжатия	9,6	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	125/170 3800–6200	155/211 4300–6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	320 1400–3700	350 1500–4200
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	вариатор	А7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/60R16	225/55R17

Задние габаритные огни выполнены в виде единой полоски. Хромированные наконечники выпускной системы есть у всех обновленных А4.

ПЯТАЧОК

Высокотехнологичную модель CX-5 «Мазда» начнет продавать у нас и лишь потом – в Западной Европе. Тем не менее знакомство с новинкой Сергей Воскресенский свел в Италии. Фото автора и «Мазда».

Прозвище, вынесенное в заголовок, родилось в среде самих «маздоводов», а потому, возможно, приклеится к автомобилю. Но боже упаси произнести его рядом с шеф-дизайнером «Мазды» Насаши Накаямой: он-то видит в прорезях бампера и радиаторной решетки, линиях фар символ крыла – суть так называемого дизайна Kodo, передающего силу, даже душу движения.

По утверждению создателей, CX-5 – собрание самых передовых достижений инженерии, по крайней мере маздовской. Название у них звучное: технологии «Скайэктив» (Skyactiv). Начинаются они с цветовой гаммы, где есть фирменный ярко-синий Sky Blue. Но важнее все-таки легкий и прочный кузов, новое семейство бензиновых и дизельных двигателей, к ним набор шестиступенчатых коробок передач (механика и автомат). И конечно же, масса электронных систем безопасности.

Увы, ездовая программа получилась небогатой – многие новшества остались неоцененными. К тому же машины оказались настолько предсерийными, что заметно отличались одна от другой да и от обещанного эталона.

ОТ СЛОВ К ДЕЛУ

В салоне CX-5 почувствовал себя комфортно и уютно. Мягкие человечные материалы применили наконец-то и для передней панели. Очень насыщенная, но логичная комбинация приборов, на консоли – раздельная климатическая установка. Регулируемый в двух направлениях руль удобен, как и рычаг коробки передач.

Плотная и правильная хватка водительского сиденья помогла испытать «чувство единения с машиной», о котором говорили на презентации. Но тут же, вслед моим восторгам, едкое замечание сидящего сзади: тот вспомнил об обещании простора, обусловленного самой большой в классе колесной базой. Вообще-то, там усаживаешься неплохо. Но коллега, поддавшись «пропаганде», собирался устроиться чуть ли не нога на ногу.

Мыслями возвращаюсь к технологиям: инженеры «Мазды» уверяли, что с каждой новой модели снимут 100 кг. Из использованных для кузова CX-5 сталей 61% (по весу) – высокопрочные. В арсенале кроссовера облегченные подвески, электроусилитель руля с индивидуальным подбором характеристик чуть ли не для каждой



модификации, снижение вибраций от двигателя и дороги, хорошая аэродинамика (C_X = 0,33). Более чем достаточно, чтобы вызвать желание опробовать новинку на ходу.

ПРОВЕРКА ЧУВСТВ

Передне- и полноприводные «мазды CX-5» начнут продавать в России с бензиновым мотором 2,0 л. Для нас, прежде всего по налоговым соображениям, предусмотрен 150-сильный вариант, но для знакомства предоставили 165-сильную версию.

Конечно, внутри очень тихо. Легко и четко работает 6-ступенчатая механика, точны и удобны руль и педали. Проведя аналогии с «Маздой CX-7», чувствую, насколько «пятачок» подобрался, стал строже в управлении, точнее и активнее в поворотах. Их он даже на 17-дюймовых колесах берет играючи, позволяя до тонкостей владеть траекторией.

С завидной легкостью бросаю в виражи отнюдь не игрушечную по размерам и массе машину. Отлично? Не совсем. По крайней мере этот CX-5 жестковат на мелких неровностях

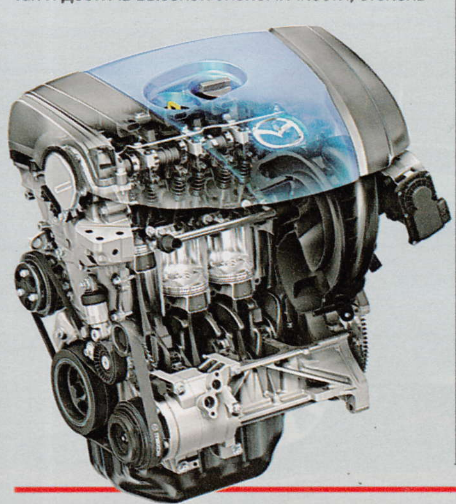
Салон построен вокруг водителя. А вот перед сидящим справа, как показалось, пустовато.

Мультимедийный набор включает в себя 5,8-дюймовый экран и джойстик на центральной консоли. Есть USB-порт, «блютус», а также возможность воспроизведения файлов с «Айпода».

Приборная информация компактна и ясна.

СКАЙ-G и СКАЙ-D

Два совершенно разных по конструкции мотора (атмосферный бензиновый и турбодизель) имеют одинаковую степень сжатия 14:1 – возможно ли такое? «Небесно-активный» 2-литровый бензиновый мотор отличают не только сниженные потери на трение и 10-процентный выигрыш в массе. Чтобы увеличить крутящий момент на низких оборотах и достичь высокой экономичности, степень сжатия подняли до величины, характерной скорее для гоночных моторов. В отличие от последних, двигатель Skyactive D работает на бензине А95. Пришлось побороться с детонацией, но проблемы удалось решить благодаря изменению длины выпускного коллектора (снижение объема и остаточного давления отработавших газов), выемкам в поршнях и устройству изменения продолжительности открытия клапанов.



Сверхнизкая для дизеля степень сжатия позволила оптимизировать образование и горение смеси, резко снизить выбросы окислов азота и сажи, а также уменьшить нагрузки на детали, применить алюминиевый блок цилиндров, облегченные поршни и коленчатый вал. Двухступенчатый турбонаддув дал увеличение крутящего момента на низких и средних оборотах. Возможное ухудшение пусковых свойств компенсировали мощными свечами подогрева и механизмом регулирования подъема выпускных клапанов, позволяющим возвращать часть горячих отработавших газов в камеру сгорания. Skyactive G – это всего 4,5 л/100 км в смешанном цикле на переднеприводном CX-5 и очень низкий уровень выбросов, достигнутый без специальных технологий (сажевый фильтр, например).

В унисон передовым моторам – новые коробки передач. Легкие и компактные, они рассчитаны на передачу большого крутящего момента – до 460 Н·м. Автомат объединяет преимущества вариатора и коробок с двойным сцеплением – гидротрансформатор с возможностью блокировки во всем диапазоне скоростей на всех шести передачах. А это не только повышает экономичность, но и рождает в душе водителя ощущение непосредственной связи с двигателем и колесами.

Длинный выпускной коллектор, выполненный по схеме 4-2-1, снижает объем и остаточное давление газов, возвращающихся в камеру сгорания.



и на фоне общей тишины громко, даже небрежно передает в салон ничем не прикрытое бум-бум.

Двигатель переднеприводной версии напорист и при этом экономичен. Другое дело, что, почувствовав ездовые повадки машины, и от мотора ждешь чего-то эдакого, заводного. А он – хороший, но уж больно уравновешенный. Вот и автомат на следующем, полноприводном «пятачке», похоже, не разделяет оптимизма создателей. Дерганый, чересчур задумчивый, никак не попадает в такт водительским командам. Сыроват, что ли?

На дизеле автоматическая коробка совсем другая: быстрая, четкая, мгновенно находящая взаимопонимание и с мотором, и с водителем. Вот здесь все расставлено по своим местам, логично. Но лишь сочетание турбодизеля и механики позволяет по-настоящему, до тонкостей почувствовать, что же необычного скрыто под капотом «Мазды». Дело не только в характеристиках самого мощного в линейке мотора в 175 л.с. И с автоматом CX-5 разгонялся вполне динамично, но механика позволила ощутить совершенно неожиданный для дизеля прилив жизненных сил, когда стрелка тахометра подобралась к 4000 об/мин. Там, где обычно кураж заканчивается, открылось второе дыхание, позволившее одним движением дотянуться до 6000 об/мин. Даже звучание двигателя на этих оборотах



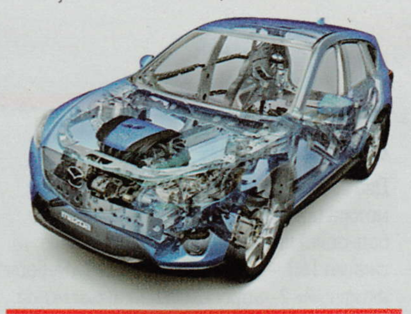


Система трансформации двухместного заднего сиденья весьма изощренна и разнообразна. Главное достоинство – дистанционный привод для складывания всего и вся.

По утверждениям инженеров, напольная педаль акселератора дала новую, более чувственную связь с автомобилем. По-моему, скорее модное решение.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ!

Забота о пешеходах (энергопоглощающая передняя часть кузова), оптимизация положения стоек кузова и наружных зеркал, мониторинг мертвых зон, система помощи при троганье на подъеме, сохраняющая давление в тормозных механизмах, – все это лишь малая толика серьезной электронной начинки CX-5. Есть и интеллектуальная система помощи при торможении, подменяющая невнимательного водителя на скоростях 5–30 км/ч. К ней – звуковое предупреждение о внезапной смене полосы движения и автоматическое переключение головного света (распознаются встречные и попутные автомобили).





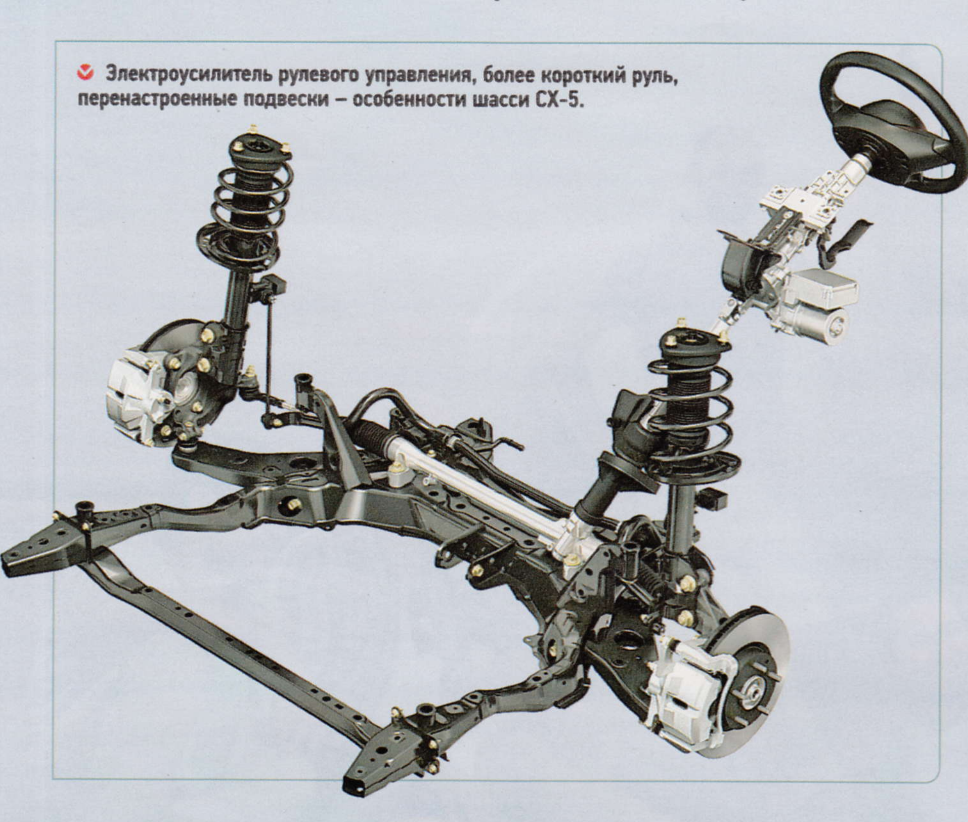
стало каким-то «бензиновым». Не зря нам расписывали преимущества двухступенчатого наддува...

ПЕРВЫЕ В ОЧЕРЕДИ

Зарубежные продажи «Мазды CX-5» уже в феврале-марте начнут именно с нашей страны. Интересно, что при этом «Мазда» сохраняет на нашем рынке присутствие CX-7 и, более того, возвращает подретушированный CX-9. Ну а CX-5 поначалу будут поставлять только с 2-литровым бензиновым мотором (150 л.с.) в трех основных комплектациях, стоимостью от 911 000 до 1 274 000 руб. Дизель, не исключено, тоже появится. Мы же, невзирая на критику, будем встречать «пятачок» с мотором, который уж точно вполне подходит для наших условий. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda CX-5 2.0 Skyactiv-G 2WD	2.0 Skyactiv-G 4WD	2.2 Skyactiv-D 4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4555/1840/1710/2700		
колея спереди/сзади	1585/1590		
Объем багажника, л	463/1620		
Радиус поворота, м	5,6		
Снаряженная/полная масса, кг	1345/1930	1455/2030	1540/2120
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	9,6	10,2
Макс. скорость, км/ч	200	187	194
Топливо/запас топлива, л	А95/56		ДТ/56
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,0	н.д.	
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1197		2184
Степень сжатия	14		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	121/165 6000	118/160 6000	110/150 4500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	210 4000	208 4000	380 2600
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	передне-приводная	полноприводная	
Коробка передач	М6	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/65R17, 225/55R19		



Электроусилитель рулевого управления, более короткий руль, перенастроенные подвески – особенности шасси CX-5.

MAZDA CX-5 ДОСТИГЛА БОЛЕЕ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ОБЩЕНИЯ И С ВОДИТЕЛЕМ, И С КОНКУРЕНТАМИ.



Приятное и удобное дополнение – гибкая задняя шторка, поднимающаяся вместе с дверью.



ЗА СВЕЖИМ СНЕГОМ

К оленям и оленеводам мы не доехали, зато оценили усовершенствованные подвески «Соляриса», попробовали «Форд-Фокус» на грунтовках, а заодно проверили надежность «Лифана-Солано». Записки вел **Сергей Воскресенский**, ему помогал **Михаил Кулешов**. Фото **Константина Якубова**.

Созерцая проливной дождь за окном, Главный глубокомысленно изрек: «В февральский номер нужны настоящий снег и мороз». «И обязательно какое-нибудь приключение», – тут же вмешался не менее Главный Художник. А ведь нужно все это, невзирая на долгую полярную ночь и короткий в это время года даже в Москве день. Равно как на совсем не трескучие (–7...–12 °С) морозы, обещанные синоптиками. Правда, пусковые качества нашей троицы – участников марафона «60 часов «За рулем» оценили заранее в специальной морозильной камере. Там «Лифан-Солано», «Хёндай-Солярис» и «Форд-Фокус» проморозились аж до минус тридцати трех! Подробности – ниже, в главке «Замороженные».

Решено, едем! Сначала отправимся в целлюлозно-бумажный и деревообрабатывающий Сыктывкар, затем в северную столицу Газпрома – Ухту. Ну а если повезет и хватит сил, то еще на 400 км дальше. Есть огромное желание пробраться по зимнику до Ижмы и даже немного глубже, в оленеводческий поселок Диюр. Там живет симпатичный дядька Сергей Дмитриевич,



с которым, выясняя наперед, что да как, познакомились по телефону. Известно, на Севере народ особый, но когда в трубке вот так запросто прозвучало: «Приезжайте, поселим!» – исчезла даже тень сомнения по поводу не только быта, но и возможностей совершенно обычных легковых автомобилей.

ДОРОЖНЫЕ СПОРЫ

Без интриги не обошлось. Но новые, с иголочки, подвески для «Соляриса» (более жесткие передние и задние пружины с амортизаторами), доставленные прямо из Кореи в последний момент, – добрый знак. Ведь летняя поездка на Эльтон (ЗР, 2011, № 9) да и скоростной марафон на полигоне начисто отбили желание отправляться на этом автомобиле в дальние путешествия,

УХ ТЫ – УХТА!

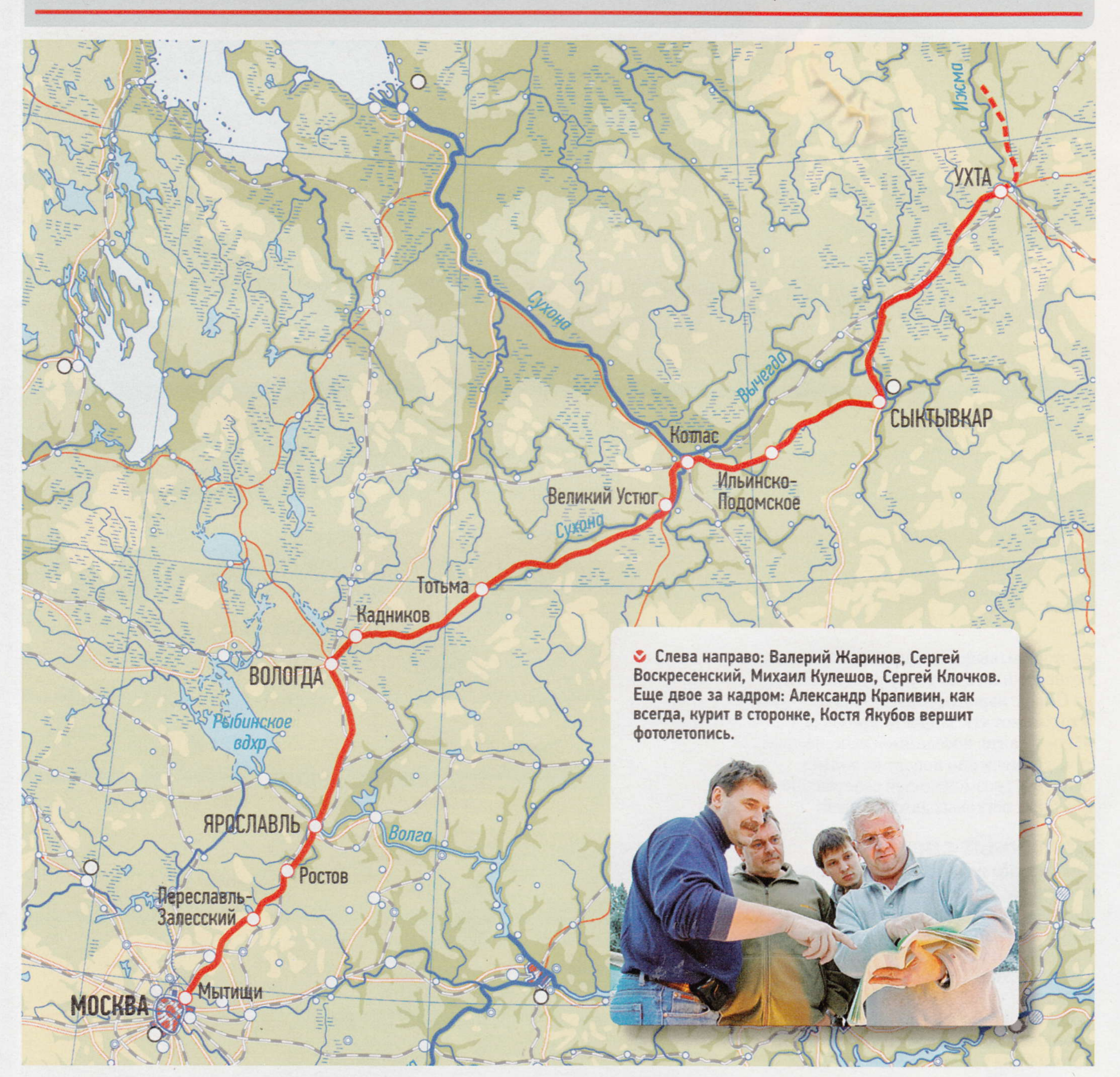
Добраться на автомобиле из Москвы в Ухту можно за два дня – с ночевкой в Великом Устюге. Расстояние до родины Деда Мороза чуть менее 950 км; двигаясь по трассе М8 через Ярославль и Вологду, преодолеете их за 12-13 часов. Состояние покрытия стабильно практически на всей протяженности маршрута и позволяет поддерживать «боевые» 90–100 км/ч. Лишь за Тотьмой начинаются проблемные участки. Придорожных кафе немного, но, если перекусить до Вологды, голодными не останетесь. В крайнем случае выручат мини-маркеты на заправках, которых здесь немало. В Великом Устюге найдете приют в одной из десятка гостиниц. Однако помните, что в канун Нового года постояльцев очень много – стоит заранее озаботиться бронированием.

Трассе Р157, ведущей из Устюга в Котлас, похвастаться нечем. Настоящую проверку подвеске устроит участок близ поселка Приводино. Преодолев Вычегодский и Коряжму, пообедайте в селе Ильинско-Подомское. Кормят вкусно и очень недорого.

Спустя пару десятков километров начинается царство льда и снега. Ехать здесь приятнее, чем по разбитому асфальту, однако впервые серьезно ощущается разница между шипованными шинами и «липучкой». Полторы сотни километров пройдете на одном дыхании, а далее стелется дорога с действительно хорошим покрытием, упирающаяся в Р24, Киров–Сыктывкар. Вместо реагента здесь используют обыкновенный песок – эффективно и чисто. Миновав Сыктывкар, столицу Республики Коми, окажетесь на трассе Р25.

Расстояние от Устюга до Ухты около 700 км, однако дорога займет те же 12-13 часов, что от Москвы до Устюга.

Гостиницы Ухты недешевы, так что бронируйте номер заблаговременно. Тогда сможете переночевать и позавтракать за 3-4 тысячи рублей. В противном случае придется отдать не меньше 5 тысяч при посредственном сервисе.



Слева направо: Валерий Жаринов, Сергей Воскресенский, Михаил Кулешов, Сергей Клочков. Еще двое за кадром: Александр Крапивин, как всегда, курит в сторонке, Костя Якубов вершит фотолетопись.



особенно с нагрузкой и по не очень хорошим дорогам. Уж больно незащищенным и нервным на высокой скорости оказался «Солярис». История доводочных работ – тема отдельная. А пока первая проверка – ровной Ярославкой, вторая – дорогой до Великого Устюга с откровенно раздолбанными участками.

Дороги в этих местах долго не живут. Основная задача – вовремя затормозить, увернуться от очередного сюрприза, который можно безболезненно переползать на скорости до 40 км/ч. Машины, покряхтывая на колдобинах, воспринимают маршрут совершенно по-разному.

«Форд-Фокус» даже на зимних шинах приятно удивляет не только отменной звукоизоляцией, но и сбалансированным комфортом. Этот автомобиль напоминает комнату психологической разгрузки, рождая иллюзию спокойного полета над ровным как стекло полотном. Легкие покачивания кузова не в счет, они лишь помогают время от времени возвращаться с небес



Обогнать лесовоз дело нехитрое, но идущий первым всегда помогает остальным.

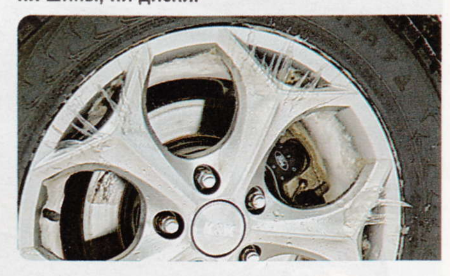
на землю. Самым консервативным из нас не очень нравится стиль салона, теснота (при выходе обязательно зацепишь коленом крутилку головного освещения). Спорные ощущения вызывает даже продольная динамика: при попытке резко ускориться какая-то слишком электронная, задемпфированная. Но то, что «Форд» удобнее остальных, все признали безоговорочно. Пауза в высоких оценках проскакивает редко. Ведь на серьезных колдобинах комфортные в большинстве ситуаций подвески сдаются сразу, без предупреждения, сообщая об исчерпанных возможностях громким дзинь.

Возможностями длинноходных подвесок «Лифан-Солано» затмил и «Солярис», и даже понравившийся всем «Фокус». На первых порах его шасси справляется даже с очень серьезными неровностями, вовсе не замечая прочих. Прямо кроссовер какой-то! Вот рулится так себе да и шумноват. Однако немного погодя громкие стуки спереди, а затем и появившаяся раскачка кузова весьма шумно намекают на грядущий крах амортизаторов сзади и одной из амортизаторных стоек спереди. Причем крах настолько близкий, что примерно на полдороге шевельнулась мысль бросить детище черкесско-китайского автопрома где-нибудь на охраняемой стоянке: а то ведь не доедет. В общем, пока ставим «Солано» на последнее место, тем более что и сидеть в нем неудобно (мал диапазон продольной регулировки). Да и пропорции водительского кресла оставляют желать лучшего. Я уже не говорю об очень своеобразной эргономике: криптограммы и цифры на панели приборов соперничают в стремлении спрятаться от глаз водителя. Педаль же сцепления с рабочим ходом всего в пару десятков миллиметров мешает нормально тронуться с места. Привыкнуть, конечно, можно, тем более что двигатель очень неплох. Однако, за исключением отдельных



Как это часто бывает с появлением гололеда, в «Солано» загорелась лампа неисправности антиблокировочной системы и колеса начали блокироваться. На обратном пути неисправность исчезла сама собой.

Случилось чудо! За пробег не повредили ни шины, ни диски.



ЗАМОРОЖЕННЫЕ

Бензин А95 залили на ближайшей «брендовой» заправке, масло требуемой вязкости экспертизы не проходило – всё, как в реальной жизни. Единственное, что перед серией пусков сделали дополнительно, – проверили аккумуляторы и ввернули новые свечи. Бачки омывателей на всякий случай опустошили.

Первую точку **–25 °С** (термопары установлены в поддоне двигателя и в радиаторе) вся троица проходит без проблем: 3-4 секунды жужжания стартеров – и моторы оживают, словно не замечая холода. В «Солано» секунду-две после пуска горит лампа низкого давления масла. Штатный градусник в «Форде» показывает –27 °С.

–30 °С даются почти столь же легко: вот оно, торжество «масляных» технологий! Потяжелели педали сцепления, замки дверей потеряли четкость работы, поплыли жидкокристаллические экраны, показатели на которых теперь высвечиваются с ощутимыми паузами, но моторы стартуют почти сразу.

«Форд-Фокус» завелся после 4-5 секунд работы стартера, при прогреве начала гулять стрелка тахометра: плюс-минус 200 об/мин.

«Хёндай-Солярис» пустился еще энергичнее. Отличный результат! Но непрогретый мотор работает шумно, с непонятными стуками, которые исчезают по мере роста температуры антифриза.

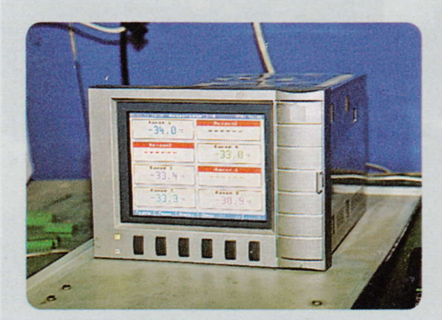
«Лифан-Солано» уверенно схватывает лишь на 8-9-й секунде, а первые мгновения работы стартера даются ему явно тяжело.

–33 °С. «Форд» сперва переморозили и часа два возвращали к запланированным градусам. В машинах очень неуютно, к чему ни прикоснешься, всё каменное, ледяное. Понять, чтó на штатных градусниках, невозможно: всё жидкокристаллическое едва мерцает, панели приборов заиндевели.

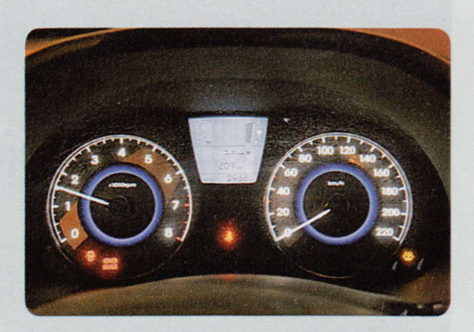
Отказал замок водительской двери «Форда», но это сейчас не главное. Под натужный крик стартера начал вращаться коленвал – ни одной вспышки за первые 6 секунд. На 7-й пошло-поехало, а на 8-9-й двигатель наконец заработал. Не очень устойчиво, правда, но небольшая поддержка акселератора тут же вернула ему уверенность. Отлично!

«Хёндай-Солярис» опять стартует как-то легче, бойчее, жизнерадостней. Уверенный пуск на 7-8-й секунде, самостоятельная, без помощи водителя, поддержка высокими (1500) оборотами. Победа? Но грохочет мотор так, что сидеть внутри даже страшновато. В дополнение запели-завыли все приводные ремни, чего на «Форде» не было. Так что, скорее, паритет: завелись ведь оба.

«Лифан-Солано»: первая попытка успехом не увенчалась – тишина. Неожиданно мотор подхватил со второй, причем на 5-6-й секунде прокрутки. Да так уверенно, напористо! Тем не менее даже после прогрева автомобиль абсолютно не пригоден для езды: намертво замерз трос газа. Увы, лишь третий результат.



Соединенный с термопарами, этот прибор самый главный в морозильной камере. Глянешь – и поймешь: пора пробовать.



Судя по расплывшемуся дисплею, в «Солярисе» за тридцать.



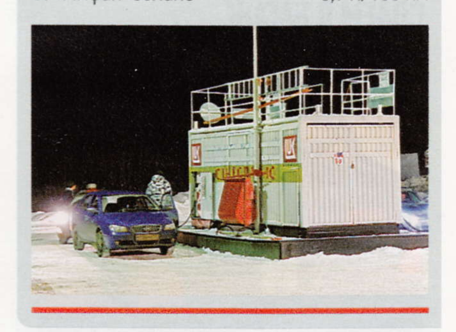
Прогрев «Форда» после пуска при –33 °С дается нелегко.

▲ Там, где кончаются нормальные дороги, такие наледи не редкость. Вот эта – дорога на Ижму.

САМЫЙ ЭКОНОМИЧНЫЙ

Определяющим частоту заправок для всей команды был «Солярис», у которого самый маленький бензобак. Когда в рации раздавалось: «Топлива осталось на 100 км», начинали подыскивать бензоколонку. На севере не брезговали и такими, как на фото, – бензин нормальный. Да и выбора не было.

1. «Форд-Фокус»	6,5 л/100 км
2. «Хёндай-Солярис»	6,6 л/100 км
3. «Лифан-Солано»	6,9 л/100 км



моментов, до оценоки «отлично» и даже «хорошо» «Солано» еще далеко.

Ну а что «Солярис» на новом шасси? Слышнее стала дорога, с которой зимние шины считывают буквально микронеровности. Ну и потряхивает на швах, стыках, ступеньках асфальта и льда крепче, чем прежде. В какой-то момент даже начинаю думать, что столь плотные (с явным запасом по жесткости) настройки подвесок утомят в дальней дороге. Но проходит час, другой, третий, а скачущий по неровностям, будто каучуковый мячик, «Солярис» не вызывает и намека на усталость, настолько гармонично его поведение. Более того, временами машина даже радует энергопоглощающими возможностями, а к ним – весьма удобной управляемостью, в которой теперь нет и намека на «спецэффекты». Словом, зачет и твердое второе место, подкрепленное хорошей эргономикой и весьма энергичным моторчиком, в котором, если его крутануть, задора хватит на троих. Если уж быть совсем придирой, «Форд», конечно, комфортнее, удобнее, добротнее. Но все-таки это другой класс, в том числе ценовой.

ПРОВЕРКА МЯГКОЙ ЗИМОЙ

Тем временем грязь с проплешинами льда и снега сменяется белым снегом. Вместе с остатками соли и химии, встречающимися даже под Сыктывкаром, с дорог исчезают нетопропливые лесовозы. Они уступают место новехоньким самосвалам, среди которых не только симпатичные КамАЗы, но и «мерседесы». Газпром! Под колесами в основном отшлифованный лед, иногда обильно посыпанный снежком. Да песочком на затяжных подъемах. Но температура (–7...–9 °С), увы, недотягивает до желательной для измерения скорости прогрева салонов, поэтому электронные градусники остаются в чемоданчике – ожидать более жестких условий. А пока собираем общие впечатления от эффективности отопителей.

Нарекания вызывают «Лифан» и «Хёндай». Мучения с первым начинаются при настройке системы отопления и вентиляции. Ей еще можно простить автоматически включаемый после каждого пуска двигателя режим рециркуляции, посчитав это индивидуальной особенностью. Хуже, что нет четких символов на крутилках – непонятно, какая чем ведает.

Производительность и эффективность отопления «Лифана» вызывают сомнения. Ручка температуры все время в «горячем» положении, лишь пара-тройка делений отделяет ее от максимума. Несмотря на это при распределении потоков «голова-ноги» в верхней части салона тянет ледяным сквознячком. А иногда, наоборот, пышет жаром. Приходится



▲ Как же утомляют яркие пятна голубых экранов «Солано» в темное время суток! А ночной езды выпало предостаточно.



▲ Комбинацию приборов «Фокуса» можно было бы считать эталонной. Но желтый символ – показатель околонулевой температуры – с ее понижением багровеет... и продолжает маячить перед глазами. Зачем?



▲ Пример относительно простого, без излишеств, способа подачи приборной информации. Яркость подсветки в «Солярисе» можно выбрать по вкусу, а яркий экран, что справа на консоли, погасить.

время от времени играть температурой и направлениями «ветров». Неудобно и некомфортно – видимо, последнее, третье место. Хотя...

На первых порах «Солярис» настораживает повышенной потливостью заднего и даже боковых стекол. Как при такой склонности к запотеванию система вентиляции справится с настоящим морозом, предположить трудно. Ведь даже при «бархатных» минусах заднее стекло почти все время остается немного затянутым. Но главная проблема даже не в прозрачности стекол, а опять-таки в распределении и смешивании потоков. При комфортной температуре в ногах почему-то слишком прохладно вверху. А прибавишь тепла – сразу горячо, хоть окна открывай! Возможно, виной тому забитость багажника дорожным скарбом и дополнительный воздушный фильтр в системе вентиляции. Получается, что в этой номинации «Солярис» если и опередил «Лифан», то ненамного – в основном за счет явно лучшего управления микроклиматом. Так что второе место, да и то с натяжкой.

Раздельная для водителя и для переднего пассажира климатическая

СДАЕМ В БАГАЖ

Конечно, сравнивать грузовые отсеки седанов и хэтчбека дело неблагодарное, но...



1-е место – «Лифан-Солано». Две канистры с бензином, дорожные сумки и чемодан, спальник, металлический чемодан с рациями. Ко всему этому полноразмерная лопата. Место еще осталось!



2-е место – «Хёндай-Солярис». В его багажник наш джентльменский набор тоже поместился. Свободного места осталось чуть меньше.



3-е место – «Форд-Фокус». На фоне остальных – скупердяй! То, что не влезло в грузовой отсек, нужно укладывать в салон. Или в другой автомобиль.

А вот и приключение: наш «Лифан-Солано» затянуло! Причем, как и положено, в самом глухом месте. Веревок порвали немало, даже задний бампер пострадал, но справились сами. За три часа борьбы с сугробом по дороге так никто и не проехал.

установка «Фокуса» – как пропуск в другой мир, в котором однажды выставил необходимую температуру, нажал тумблер *Auto* – и забыл. Можно еще воспользоваться обогревом переднего и заднего стекол, а все остальное умная система отрегулирует сама. Причем сделает это так, что ни разу не вспомнишь про «холодно-горячо». В общем, у «Форда» лучший результат.

ДУХИ СЕВЕРА

Доверившись навигации, уцепились за короткий (почти на 100 км против проложенного еще в Москве) маршрут. Битых три с половиной, а то и все четыре часа тряслись по изобилующей колеями, ямами и мостиками грунтовке. Мученье, но зато едем в правильном направлении. Навигатор бодренько рисует, что до Ижмы



В ПОДВЕШЕННОМ СОСТОЯНИИ

Наверное, после стольких публикаций можно было обидеться на журнал. Однако фирма «Хёндай» выдержала критику. Более того – провела работу над ошибками. Осенью на Дмитровском полигоне появилась бригада корейских инженеров, вооруженных новыми передними и задними пружинами (жесткость увеличена на 5%) и амортизаторами с «ужесточенными» характеристиками (спереди плюс 30%, сзади плюс 10%). Тогда же удалось поездить на новых подвесках. Они здорово изменили характер поведения «Соляриса» и показались как минимум перспективными. Да, было очевидно, что автомобиль теперь себя жестче, шумнее, в основном на микронеровностях дорожного полотна. И это очень волновало корейских инженеров, стремившихся к более комфортным показателям. Однако положительные свойства – стабильная и понятная управляемость (в том числе на неровностях), возросшая энергоемкость подвесок, их эффективность с полной нагрузкой – все же перевесили. Одним из основных аргументов «за» была необходимость адаптации «Соляриса» именно к дорогам отечественной глубинки. Ведь для хороших покрытий вполне достаточно и второй версии (в производстве с августа 2011 года) шасси с жесткими задними амортизаторами. Представители «Хёндай» попросили тайм-аут для принятия окончательного решения.

И вот – в феврале полностью переработанные подвески (пружины и амортизаторы) должны появиться на конвейере завода «Хёндай» в Санкт-Петербурге. А нам к моменту старта зимнего пробега пришла коробка с деталями, на которых еще не было каталожных номеров. Рады отметить гораздо более стабильную управляемость, лучшую энергоемкость и хорошую приспособленность машины не только к ровным, но и к изобилующим ямами и рытвинами покрытиям. Нам такой «Солярис» понравился.



Слепые крутилки, нечитаемые символы. Да и само отопление в «Солано» на троечку.

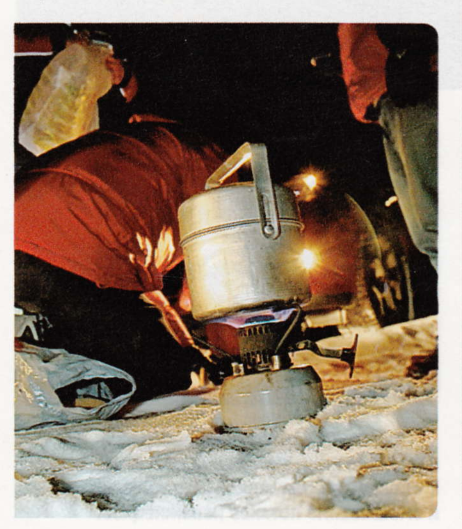


Пример недорогого, но прекрасно читаемого решения. Жаль, вентиляция в «Солярисе» оставляла желать лучшего и смешивание потоков неважнецкое.



Выглядит немного пафосно, зато в целом к климатику «Фокуса» претензий нет.

Глубокая ночь, в гостинице не накормят. Выручают проверенный «Шмель» и припасенный еще в Москве бензин. Питьевая вода и тушенка с собой.



всего-то 80 км. Дежурный сотрудник МЧС во втором за 150 верст населенном пункте отрезвил: «Зимник в этом году еще не прокладывали – болота не встали; надо было ехать в обход». После паузы – типично московское: «А нельзя ли резануть на ближайшем перекрестке?». Нельзя! Пришлось возвращаться. Ехать по длинной дороге уже не было времени. Подозреваю, что суровые северные духи решили нас к оленям не пускать. Добрые они или злые, не знаю, но трясучки и сугробов машины и люди нахлебались сполна.

Вот уж где «Солярис» и даже качающийся и гремящий подвесками «Солано» (он, кстати, невзирая на самые мрачные прогнозы, в конце концов стабилизировался) оживились, показав себя достаточно приспособленными для скверной дороги. Особенно «Лифан-Солано» – пусть на не вполне исправном, но, тем не менее, хорошо

подходящем для подобных испытаний шасси. К тому же он с неплохим дорожным просветом, а значит, лидер проселков. Заслужил!

Накачанный мускулами пружин и амортизаторов «Хёндай-Солярис» – полная противоположность «Лифану», эдакий анти-«Солано». Поначалу кажется, что на лихих лесных дорожках его подвески сначала вытрясут душу, а потом сами развалятся. Однако, как и на асфальте, со временем мы поняли: машина надежно держит такую дорогу, хорошо управляется, справляясь с большинством ям и колдобин. Так что теперь «Хёндай» почти не уступает «Лифану», разве что клиренс немного меньше. Поэтому на бездорожье «Солярис» все же второй, поскольку перед глубокими поперечными канавами требовал чуть более деликатного обращения.

«Фокус» тоже сдюжил! Хотя низ переднего бампера иногда превращался

Обратный путь, где-то между Ухтой и Сыктывкаром. Машины замело по самые стекла – зима!

Подкапотное пространство «Солано» плохо защищено от снега. Вот одна из причин, по которым замерзает трос газа.



в нож бульдозера, расчищающего дорогу остальным. Да и по днищу все время что-то скребло и бухало даже в неглубоких колеях. Подвески, так понравившиеся на асфальте, то и дело безвольно лязгали ограничителями. Словом, низковат, а для этих условий – просто неженка, заметно сбивающий темп остальным. Страхующая от заносов и пробуксовок электроника иногда выдавала злую шутку: стоило угодить в колею на затяжном подъеме, «Фокус» начинал буксовать и тут же норовил остановиться, сдерживаемый антипробуксовочной системой. Отключить последнюю, конечно, можно, но для этого надо зайти в меню, а значит, остановиться. Непродуманно и неудобно для столь экстремальных ситуаций. Поэтому, увы, в этой номинации «Фокус» – последний. Результат, впрочем, вполне ожидаемый.

ПЕЧАТЬ ХОЛОДА

Пять дней, за которые на одометрах автомобилей прибавилось почти 4000 зимних километров. Еще несколько суток, проведенных в морозильной камере, когда переставали нормально открываться двери, расплывались и не наводились на резкость экраны жидкокристаллических дисплеев, каменными становились педали сцепления. «Хёндай-Солярис», «Форд-Фокус» и «Лифан-Солано» выдержали и это. Все завелись при −33 °С, хотя и по-разному.

Подводя итоги специальных зимних испытаний, выделю двух участников – «Хёндай-Солярис» и «Форд-Фокус»: несмотря на отдельные недостатки, оба в полной мере заслуживают яркой наклейки: «Морозоустойчив. Пригоден к зимней эксплуатации». ЗР



«Лифан-Солано» (1,6 л, 106 л.с., 5-ступенчатая механика). Можно восхищаться огромным багажником седана, его весьма демократичной ценой и неплохим двигателем. Вот только… Течь антифриза, отказ антиблокировочной системы на полдороге, замерзший в метель трос газа, отвратительное закрывание задних дверей. А еще гремящие подвески, заедающее сцепление, посредственный отопитель. В общем, по результатам этого пробега «Солано» третий и вердикта «Годен!» пока не заслужил.



«Хёндай-Солярис» (1,4 л, 107 л.с., 5-ступенчатая механика). В этот раз он заслуженно второй. Наша критика настроек подвесок (ЗР, 2011, № 8, 9, 10) оказалась действенной. На этом «Солярисе» можно смело ездить по любым дорогам. Вот система отопления не эталон – работает едва ли на четверку, да и то с большим минусом. Зато машина отлично заводится зимой, устойчива на дороге, надежна в управлении. Ну а то, что на новых подвесках иногда встряхнет хорошенько… Что же, дороги у нас такие.



«Форд-Фокус» (1,6 л, 125 л.с., 5-ступенчатая механика). От него не ждали особых сюрпризов и неожиданностей, поскольку в России отнюдь не новичок. Комфортен, удобен, отлично оснащен. К тому же умеет держать удар. Можно спорить о стиле и тесном, каком-то излишне молодежном салоне, о перенасыщенности электроникой и «зарегулированном» моторе, но в нашей тройке он, бесспорно, лучший. Автомобилю не хватает разве что дорожного просвета, рассчитанного на все виды российских дорог.



К ВОСТОКУ ПЕРЕДОМ

Покупатели нос воротят от «уазика» с фирменным дизелем ЗМЗ-514. Ненадежный, дорогой, еще и слабохарактерный. Но покупают – куда деваться? **Вячеслав Субботин** знает куда: он опробовал «Хантер» с китайским дизелем.

Что за «проходимец» без дизеля? Недоразумение. Ползти по грязи или песку, пробираться по лесной чаще с бензиновым мотором неловко. Производитель много лет ищет УАЗу достойную силовую установку. Но всё как-то неуклюже.

ДЕТИ ГРАНТА

Сначала была польская дизельная наддувная «Андория»: 2,4 л, 86 сил – помните? Недурной, в основе английский мотор, только дорогой. Его покупали бы, будь на него запчасти. На смену ему в 2005-м пришло наше чудо – дизельный ЗМЗ-514. Тут и запчасти повсюду, и недорогие генераторы, стартеры, сцепление, подушки силового агрегата, форсунки, а еще и сеть станций развитая. Отлично! Да вот беда, дизель ломался в руках «колхозников».

Чуть перегрелся – и увело головку. Раз в неделю не заглянул под днище – распрощался с опорами силового агрегата, подержал высокие обороты – оборвал ремень, загнул клапаны...

Избави бог прицеп потянуть и нагрузить его покрепче: дизелек вкладыши раздавит!

Конструкторов не хулю: они решали спущенную сверху задачу соорудить из бензинового мотора ЗМЗ-406 дизель. А качественно сделать это невозможно. Скажем, чтобы получить те же характеристики, что у бензинового мотора, коленчатый вал придется нагрузить в полтора раза больше. Значит, нужно увеличить диаметр и длину шеек, иначе вкладыши расплющит. А хорошо бы еще и радиус кривошипа увеличить, ведь дизель – моментный мотор. Но куда? Блок уже есть, «колено» тоже. Получите ЗМЗ-514 – полный компромисс.

Такой мотор подошел бы легкой машине, например «Ниве», но парни из Тольятти ищут себе пару с родословной. Поэтому опытные джиперы, владеющие 514-м, обращаются с ним крайне нежно. Даже снимают железную крышу и сиденья, чтобы заволжскому дизелю жизнь облегчить.

ПО-СОСЕДСКИ

Однако внедорожный люд стонать не привык и начал искать альтернативу дизелю. Ульяновская компания «Дартех» заслала гонцов в соседний Китай, где есть крупное предприятие: в год отгружает на внешний и внутренний рынки 500 тысяч лицензионных дизелей, в том числе и «Исудзу».

Заказали образец – 92-сильную наддувную «четверку» F-Diesel 4JB1T. Разобрали, обмерили и признали годной для монтажа на УАЗ. Адаптировали все датчики двигателя для работы с контрольными приборами, подогнали крепления силового агрегата и передали чертежи китайцам для изготовления плиты-переходника под наши коробку передач и сцепление.

Испытания дизель выдержал уверенно. Проверяли и в обыденной жизни, и в очень жестких условиях – «по мотивам» популярных в Ульяновской губернии трофи-рейдов, в которых надо ехать быстро, но по уши в грязи и с лебедкой. На финише показал время не хуже, чем у боевых аппаратов.

После «Дартех» наладил мелкую серию УАЗов – от «буханки» до «Патриота» – с такими моторами.

МЕДЛЕННО, НО УВЕРЕННО

Я опробовал машину на ходу. Трудовую историю дизеля-работяги не скрыть. Рычагом коробки надо орудовать



В этой машине кроме китайского мотора стоит еще кондиционер собственной разработки компании «Дартех». Его испаритель отлично вписался в небольшие габариты отопителя «Хантера».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДИЗЕЛЬНЫХ МОТОРОВ

Модель	4JB1T	ЗМЗ-5143
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Тип	4-цилиндровый, рядный, 8-клапанный, с турбонаддувом	4-цилиндровый, рядный, 16-клапанный, с турбонаддувом
Рабочий объем, л	2,771	2,235
Степень сжатия	17,5	19,5
Максимальная мощность, кВт/л.с.	68/92 при 3600 об/мин	68/92 при 4000 об/мин
Максимальный крутящий момент, Н·м	200 при 2000 об/мин	216 при 2100 об/мин
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	93 × 102	87 × 94
Масса, кг	229	225

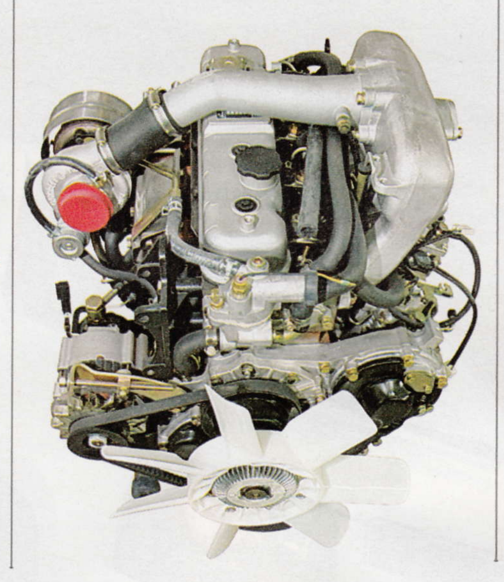
КИТАЙСКИЙ ДИЗЕЛЬ – ХОРОШАЯ, НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ЕДИНСТВЕННАЯ АЛЬТЕРНАТИВА ДИЗЕЛЬНОМУ ЗМЗ-514. ГЛАВНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО F-DIESEL – ВЫСОКАЯ НАДЕЖНОСТЬ ПРИ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ.

быстро, чувствовать грань тяги на каждой ступени. Но привыкаешь сразу.

Темп в городе на уровне, не уступит легковушкам в столице губернии. На пятой передаче могу двигаться без надрыва и на шестидесяти, и разогнаться, не жмурясь, до ста двадцати. Тянет! Сцепление туговато, но работает плавно, о подгазовке можно забыть. Потому маневрировать на парковке с этим дизелем так же просто, как с автоматической трансмиссией.

В лесных далях УАЗ – словно сохатый. Ломает чащу и едет там, где и ступить страшно. В лес мы попали в начале зимы и уткнулись в еще не замерзшую колею. «Включай пониженную – и можешь даже не газовать», – посоветовал мне спутник, инженер компании. Страшновато: если ввалимся без разгона, встанем и утонем. Лезть за тросом лебедки в грязную жижу из снега и льда – перспектива малоприятная: на ногах ботиночки с тонкой подошвой. Да деваться некуда – окунаюсь в болотце. Сердце замирает, но быстро

Китайский лицензионный («Исудзу») дизель – 2,8 л, 92 л.с. – удачно компонуется в моторном отсеке УАЗа. «Дартех» уже планирует ставить дизель того же производителя, но помощнее: 3 л, 130 л.с.



отходит. Мотор, сочно посапывая на двух тысячах, уверенно тянет. Колеса подламывают лед, умудряются чем-то зацепляться в грязи, и машина ползет по колее как ни в чем не бывало. Туфли остались чистыми... С бензиновым такое не прокатило бы.

СТОИТ ЛИ?

«Дартех» выпустил за год более двух десятков машин с моторами F-Diesel. Нареканий от владельцев не поступало. Утверждают, что даже в Японии, на Хоккайдо, катается такой автомобиль и хозяин вполне себе доволен. Цена «УАЗа-Хантер» с китайским мотором – 650 тысяч рублей. Дорого? Пожалуй. Ведь заводской УАЗ с бензиновым двигателем стоит всего 400 тысяч, с дизелем – 450 тысяч. При расходе солярки 8 л на сотню экономия на топливе погасит переплату в 250 тысяч рублей лишь к 90 тысячам километров пробега. Но с бензиновым не получить тех внедорожных качеств, которые дает дизель. **ЗР**

Незаменимая вещь – блокировки переднего и заднего мостов. Здесь они пневматические, быстрого действия («Спрут»). Компрессор с ресивером в багажнике, на колесной нише.



Бамперы тоже свои, сертифицированные. Передний прямо с лебедкой УАРЗ. Колеса BFGoodrich диаметром 35 дюймов. Это максимум.



БЕЛЫЙ ПАРОХОД

На российский рынок «Шевроле-Тахо» не поставляли более года: производитель решил, что мы охладели к исконно американской технике. Однако теперь полноразмерный вседорожник вновь представлен в салонах. Хороший повод, чтобы познакомиться, – посчитал **Юрий Тимкин**. Фото **Александра Батыру**.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chevrolet Tahoe

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5131×2007×1953
Колесная база, мм	2946
Колея спереди/сзади, мм	1702/1732
Объем багажника, л	480–3084
Снаряженная/полная масса, кг	2390/3311
Разгон 0–100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	192
Топливо/запас топлива, л	А92/98

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,3 л, 239 кВт/325 л.с. при 5200 об/мин, 470 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая пружинная на двойных рычагах/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 275/55R20.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LTZ 5.3.

ЦЕНА: 2 200 000 руб.

+ Недурная динамика. Уважают на дороге.

– Нескромный аппетит. Низкий передний бампер ограничивает геометрическую проходимость.

Казалось бы, совсем недавно «Тахо» продавали за 1 800 000 рублей, что считалось очень выгодным предложением. Теперь же цена начинается с отметки 2 200 000. Неслабое подорожание! Однако не спешите негодовать и обвинять американцев в алчности. Рост цены, по их словам, обусловлен заметной технической модернизацией.

Внешне «Тахо» не изменился – это по-прежнему гигантский «корабль». Даже немаленькие «ленд-крузеры» и «рейндж-роверы» рядом с ним выглядят компактными. А уж обычные легковушки на фоне этого парохода и вовсе хочется сравнить с шлюпками – мелюзга! Какой же просторный при таких габаритах должен быть салон.

«Тахо» оправдал мои ожидания далеко не во всем. Забравшись на третий ряд сидений, понял, что провести тут более получаса будет тяжело. К тому же при такой конфигурации места в багажнике почти не остается. Кстати, теперь, чтобы положить мелкую поклажу, целиком дверь открывать не надо – достаточно поднять стекло.



Если в этот интерьер добавить мягких пластиков, его вполне можно будет принять за кадиллаковский.

Креслам недостает боковой поддержки, зато сидеть в них чрезвычайно мягко.



Водителя скромной легковушки такой расход топлива легко введет в ступор.

Такого еще не встречал: кочерга с кнопками переключения передач!

Третий ряд скорее для галочки. Даже человеку среднего роста тесно.

Во втором ряду действительно – раздолье. Трое мужиков внушительной комплекции разместятся даже без намека на стесненность. Что и говорить, уютная обстановочка: отдельный микроклимат, подогрев сидений и даже откидывающийся с потолка экран (до модернизации подобного не предлагали) мультимедийной системы – спереди такого нет! Зато там есть подлокотник огромной вместимости, впору занести в книгу рекордов Гиннесса. В его недра я легко погрузил полпачки (!) журналов «За рулем». И еще место осталось.

Оформлен салон не бедно (кожа, вполне натурального вида панели под дерево), разве что отделочные пластики в заокеанских традициях уж больно дешево смотрятся. Вообще, американизмов тут тьма: плоские, совершенно лишенные боковой поддержки широченные кресла-диваны, огромная баранка с тонким сечением, регулируемый педальный узел, внушительных размеров зеркала. Ну и конечно, кочерга-селектор автоматической трансмиссии, торчащая из рулевой колонки. Кстати, автомат новый – 6-ступенчатый (прежде применяли 4-скоростной). Кроме того, появился ручной режим переключений. Однако нажимать на рычаге качающуюся клавишу с символами «+/–» неудобно: приходится снимать руку с руля. Впрочем, особой необходимости в ручном управлении нет – в автоматическом режиме коробка работает без нареканий, плавно и своевременно переключая передачи.

В материалах для прессы производитель с гордостью заявляет, что благодаря новому автомату «Тахо» стал потреблять меньше топлива. Это ж сколько он ел прежде, если при моем спокойном стиле вождения бортовой компьютер высветил наводящие ужас 25,5 л/100 км? Гаргантюанский аппетит! Причем ездил в тот день исключительно в заднеприводном режиме. Подключи я полный привод, расход еще увеличился бы! Положение хоть немного, но скрашивает возможность заполнить бездонный (98 л!) бак относительно недорогим 92-м бензином.

Снабженный могучей 325-сильной «восьмеркой» американский мастодонт ускоряется, рыча как раненый зверь. От этих низкочастотных модуляций мурашки бегут по коже! Несмотря на внушительные габариты и впечатляющую массу, «Шевроле» на удивление шустрый. После первой поездки, ознакомившись с характеристиками, я удивился, что разгон с места до сотни занимает 9 секунд – по ощущениям, гораздо быстрее! Ведь, сидя на высоком капитанском мостике, окружающую действительность воспринимаешь совершенно по-другому. Кроме того, показалось, что машина изменяет твой стиль вождения, делая его более спокойным и рассудительным – проезжай, мелкота! Не буду кривить душой, «Тахо» очаровал меня своей харизмой. Жаль сознавать, что такие автомобили отживают свое и скоро уйдут в небытие, как исчезли в свое время пароходы, уступив место более современной и эффективной технике. ЗР

ПРИМЕРИМ ТРОЙКУ

За долгую жизнь на конвейере БМВ 3-й серии стал объектом поклонения. Шестое поколение модели примерил на себя **Максим Гомянин**. Фото автора и БМВ.



Помню, очень давно на своем первом «жигуленке» ездил зимой кататься на Гребной канал в Москве. Туда частенько заезжал и владелец «трешки» БМВ. Мы как-то раз разговорились. «Этот автомобиль не спутать ни с каким другим. И внешность тут вторична. Почему? Сядь за руль». Тот момент надолго отложился в памяти. Задний привод, механика и потрясающее ощущение: машина – часть моего тела.

Листая пухлый пресс-релиз, посвященный шестому поколению «трешки», я вдруг вспомнил ту встречу. Среди подробных описаний электронных систем, дизайна, вариантов отделки информация о двигателе и подвеске прямо-таки затерялась. Неужели нынешним покупателям важнее комфорт, а не фирменный характер?

ДЕЛОВОЙ СТИЛЬ

БМВ 3-й серии продают в 132 странах. Основной рынок – США, затем Китай и Германия. Средний класс уже сформировался и в Поднебесной, – более того, привык жить хорошо. Вот и я, вживаясь в шкуру преуспевающего менеджера, примеряю седан шоколадного цвета, словно дорогой костюм. А сидит-то хорошо! Габариты машины по сравнению с предшественницей выросли: длина на 93 мм, а база на 50 мм. Отсюда и больший комфорт. В кресле можно расположиться как душе угодно – хоть под крышей, хоть «на полу», хоть с вытянутыми ногами. Играясь электрорегулировками поясничного подпора и валиков боковой поддержки, легко превратить мягкое сиденье в плотный спортивный «ковш». А вот зеркала в козырьках мелковаты.

С помощью системы iDrive настраиваю навигацию, карта которой выводится на центральный монитор, и стартую. Знаки ограничения скорости и стрелки поворотов выводятся, как и в старших БМВ, на ветровое стекло. В этом классе – новинка. Система удобна, однако ее немецкая основательность пару раз сбивает с толку: сворачиваю раньше, чем нужно.

В повороте смещаюсь чуть больше вправо – и чувствую на руле деликатную вибрацию: система слежения за дорожной разметкой напоминает об осторожности. Устройство состоит из камеры, закрепленной на ветровом стекле (видит примерно на 50 м), блока управления и генератора сигналов, который и выбивает дрожь из руля. Включается оно на 70 км/ч и работает даже в темноте, при включенных





Внутри ожидаемая роскошь: кремовая кожа, рулевое колесо с подогревом, сиденья с электрорегулировками. Но уже видны очаги загрязнений. Думаю, наиболее практичным для нас будет черный салон спортверсии.

Приборы традиционны, но разве это минус? Вот только оранжевый индикатор системы слежения за разметкой хочется сделать чуть бледнее или убрать совсем.

фарах. Это уже, можно сказать, запонки к костюму – их покупают отдельно.

В общем – солидно, комфортно, безопасно. Двухлитровый наддувный дизель затягивает машину в гору, словно уставший клерк, ползущий с работы. На светофорах двигатель глушит система «старт-стоп», входящая в базовое оснащение. Характер, похоже, пропал.

МНОГОЛИКИЙ

Дело в переключателе настроек, который есть во всех версиях. Нажатие кнопки изменяет характер автомобиля: деловой пиджак превращается в ладный гоночный комбинезон. В каждом из четырех режимов (*ECO PRO*, *Comfort*, *Sport* и *Sport+*) свои отклики на педаль газа, жесткость амортизаторов, характеристики усилителя руля, алгоритм работы автоматической трансмиссии и порог срабатывания системы стабилизации DSC.

Еду в наиболее экономичном режиме *ECO PRO*. Автомат переходит на повышенные передачи рано, резкого нажатия на педаль газа машина



В типичных для БМВ L-образных фонарях место ламп заняли светодиоды. Версию «Спорт» (на фото) выдают сдвоенные патрубки выхлопной системы.

стыдится, стараясь экономить каждую каплю дизтоплива. Думаю, для России этот режим следовало бы назвать зимним. И поместить за *Sport+*. Медленно у нас на БМВ не ездят, об экологии так, как в Европе, не думают. А название «зимний» довольно нейтральное. Оно поможет более безопасно управлять заднеприводной машиной и не прослыть среди друзей тихоходом. Ну а деньги, сэкономленные на топливе, пусть останутся небольшой тайной владельца.

Выбираю режим *Comfort*, и характер седана меняется. Попутки одна за другой остаются позади. Переключения подрулевыми четкие, без рывков. Траектория движения – выверенная. Информация о дороге чутко передается через острый руль. Кстати, увеличенные по сравнению с предшественницей колеи (плюс 37 мм спереди и 47 мм сзади) делают «тройку» устойчивой на поворотах. И вот оно, желанное чувство: машина становится частью меня! А есть ведь еще и другие режимы.

КРАСНАЯ ПРОСТРОЧКА

Истинный характер немецкого седана раскрылся на трассе Circuit de Catalunya, встретившей нас погожим днем. Теперь у меня красный БМВ в версии «Спорт» с 245-сильным бензиновым мотором. По черной коже сидений нервом проходит красная нить. На панели приборов вспыхивает *Sport+*. Система Active Protection автоматически подтягивает ремень безопасности. Утапливаю себя в кресло.

Машина срывается с пит-лейна. До чего же эти режимы меняют поведение автомобиля! От кроткого экологичного характера не осталось и следа.

Торможение, поворот... Автомат ZF незаметно прибавляет передачу, когда стрелка тахометра уже почти дошла до красной зоны. Несмотря на более широкий диапазон передаточных чисел, скачки частоты вращения при переключении стали меньше – благодаря восьми передачам. Кстати, размерами и массой автоматическая трансмиссия аналогична механике. А на «Нюрбургринге» «трешка» с автоматом оказалась не только экономичнее, но и быстрее механической версии!

Короткий левый и длинный правый тягун, где ремень безопасности постоянно меня контролирует, притягивая к спинке. Затем серия торможений, где автомат опаздывает с переключением вниз. Подрулевыми работать здесь удобнее. Правда, на интенсивных замедлениях иногда не успеваю воткнуть нужную передачу. Их ведь восемь! Отключаю систему динамического контроля курсовой устойчивости DSC, и это добавляет удовольствия. Машину можно довернуть газом, не чувствуя осуждения твоих намерений умной электроникой. Колеса с шинами «Бриджстоун-Потенца», 19-дюймовые, отлично держат. На обычной дороге они шумноваты да и жестки, а здесь – в самый раз! Кстати, в версии «Спорт» размер колес спереди и сзади разный: 225/40R19 и 255/35R19 соответственно.



У «трешки» три линии исполнения: «Спорт» (в центре), «Модерн» (слева) и «Лакшери» (справа). Внешне они отличаются друг от друга дизайном и размером колес, а также стилистическими штрихами. Принципиальных различий в характере нет.

Клавиши слева от руля включают системы безопасности: одна помогает при перестроении, другая предупреждает о столкновении, третья следит за дорожной разметкой.

На монитор, размещенный в центре, выводится масса информации. В том числе изображение с камеры заднего вида. Четкая разметка зон для маневра облегчает парковку. Предлагают и систему кругового обзора.





С помощью крупной клавиши, расположенной рядом с рычагом автомата, выбирают один из пяти режимов движения.

Передняя панель в версии «Модерн» отделана рельефным деревом. Каждый, кто садился в машину, долго гладил ее пальцами.



BMW 3 SERIES МОЖЕТ БЫТЬ ПОКЛАДИСТЫМ, А МОЖЕТ – ДИКИМ. РЕШИВ: «ОН МНЕ ПОДОЙДЕТ», ПРИКИНЬТЕ, ПОДХОДИТЕ ЛИ ВЫ ЕМУ.





Багажник вырос на 20 л (по заводским данным, 480 л). Если стоят шины «ранфлэт», место запасного колеса займут ниши для мелочовки. Под кожухом справа – аккумулятор с пироклеммой. При аварии он отстреливает «массу», обесточивая автомобиль.

Сзади вполне сносно, ведь пространство для ног увеличили на 15 мм.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 3 Series		
	320d	328i	335i
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4624/1811/1429/2810		
колея спереди/сзади	1543/1583	1531/1572	
Объем багажника, л	480		
Радиус поворота, м	11,3		
Снаряженная/полная масса, кг	1495/1980	1505/2005	1585/2070
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	5,9	5,5
Макс. скорость, км/ч	235	250	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/57	А95/60	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,8/3,8/4,5	8,5/5,2/6,4	11,1/6,1/7,9
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый	
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		P6/24
Рабочий объем, см³	1995	1997	2979
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135/184 4000	180/245 5000–6500	225/306 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	380 1750–2750	350 1250–4800	400 1200–5000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	М6, А8		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	205/60R16	225/50R17	225/50R17

ЦЕНА ПОШИВА

Мировые продажи «трешки» начинают 11 февраля. Машины из Германии будут привозить к нам лишь до того момента, когда наладят сборку в Калининграде. Цена авто с дизельным мотором и механикой – от 1 475 000 руб. За модель 328i с бензиновым двигателем потребуют 1 650 000 руб. Наиболее мощный вариант 335i с 3-литровой «шестеркой» и механикой обойдется в 1 900 000 руб. Обещана возможность дополнить седан фирменным спортпакетом М. В начале осени в Европе стартует универсал, а в октябре появится гибридная версия седана ActiveHybrid 3 с силовой установкой мощностью 340 л.с. (250 кВт).

Я еще раз перелистал пресс-релиз... Нынешним покупателям, избалованным электронными игрушками и привыкшим общаться по Интернету, обилие электроники, конечно, понравится. Но ведь есть и те, кто ценит близкое общение с Автомобилем. Шестое поколение «трешки», наверное, понравится им еще больше. Ведь эта машина готова к самому дружественному диалогу. Особенно в скоростных «эсках». ЗР



ВОЕННО-СПОРТИВНЫЙ КОМПЛЕКС

На ударно-разведывательном автомобиле (УРА), которым «Бронто» намерен крепить оборону страны, воевал с бездорожьем **Сергей Мишин**.

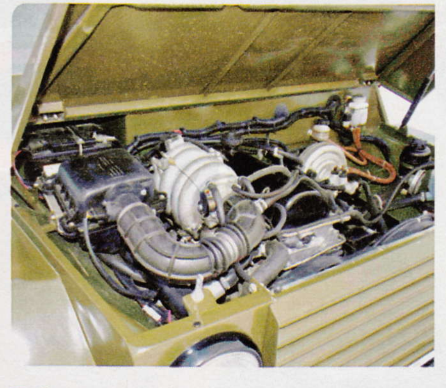
Пока это лишь прототип, существующий в единичном экземпляре, да и облик его окончательно не утвержден. Машина построена на агрегатах «Лады 4×4» как легкое, высокопроходимое транспортное средство для поддержки военных операций. Ее задача – возить бойцов и легкое вооружение. И пусть на войне деньги не главное, но после выполнения задачи такую машину, возможно, придется бросить на поле боя. Значит, она должна быть недорогой. Потому в ней нет кондиционера, велюра на сиденьях, «музыки» и прочих аксессуаров. Ну да бог с ними – бойцу от такой машины нужны не «улыбчивые линии», а надежность, живучесть, простота ремонта и легкость. Если завтра в поход – выталкивать ее из складок местности придется собственной мускульной силой. Значит, все внимание – тактико-техническим характеристикам. Посмотрим, как видится выполнение боевой задачи из окон теплых кабинетов конструкторского бюро «Бронто».

Угловатый кузов с широкими крыльями, вросшими в кузов. Их, если как следует помнешь, заменить непросто. Пространственная рама из стальных прямоугольных труб, обшитая листами металла, явно не нацелена на снижение массы. А то, что она будет активно ржаветь, и вовсе очевидно. Разве что приставят к ней солдата-срочника с ведром краски – для поддержания бравого вида машины.

Вместо ветрового стекла – лист пластика; единственный дворник и отсутствие отопителя – ради экономии. Но при этом дисковые тормоза у всех колес! Зачем они, капризные в грязи, боевой машине? А уж задняя подвеска, собранная из деталей передней, – нонсенс для «проходимца». Единственный ее плюс – независимая. Минусов больше: ход короче, чем у стандартной задней, миллиметров на пятьдесят, а значит, диагональное вывешивание у этой машины начнется раньше, чем у старушки «Лады 4×4»







Двигатель в 80 сил легко разгоняет военный багги до 135 км/ч.

Комфорт обозначен лишь мягкими сиденьями.

с такой же колесной базой в 2200 мм. Да и дорожного просвета для серьезного бездорожья явно не хватит. Впрочем, попробуем – машина, дорога и бездорожье в нашем распоряжении.

Двери – брезент на молниях и липучках. К жесткости панели приборов претензий нет – ввиду отсутствия самой панели. Отопления среди опций тоже нет. Однако после первой сотни метров понимаю, что до минус десяти хватает моего внутреннего тепла: даже на обычной дороге багги горячит кровь лучше всякой печки! А теперь совершим маневр по бездорожью. Здесь и подтверждаются сомнения, зародившиеся при осмотре машины. Сильно пересеченную местность лучше преодолевать ходом, поскольку колеса поочередно вывешиваются, теряя контакт с грунтом. Но надо отдать должное – УРА не останавливается. Спасают самоблокирующиеся дифференциалы мостов. Похрустывают, но удерживают крутящий момент на колесах, остающихся в контакте с грунтом, помогают машине двигаться вперед.

В более «плоских» условиях проще. Поле, припорошенное снегом, крутая скользкая горка никаких затруднений не вызывают, надо только набрать скорость. Напролом через высокую густую траву и кусты – тоже без проблем! Здесь не боишься поцарапать полированные бока, и от этого чувствуешь себя гораздо смелее и увереннее, чем в любом комфортабельном вседорожнике.

Автомобильчик обладает неплохой проходимостью, хотя я увеличил бы клиренс еще на 100–150 мм. Тогда можно не бояться, что, приземляясь после прыжка, поймаешь днищем какую-нибудь кочку. И неплохо было бы увеличить раза в полтора ходы подвески, чтобы уменьшить вероятность вывешивания колес на бездорожье.

Заинтересуются ли военные этим проектом, сказать не берусь, – уж очень напоминает самоделку из клуба юных техников 1980-х, но на роль машины для активного отдыха подходит в полной мере. Разработчики говорят, что рыбаки и охотники уже положили на нее глаз. Будто бы интересуются ею и любители приключений, которые видят в машине... квадроцикл повышенной грузоподъемности. Но, думаю, предполагаемая цена ограничит спрос. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«Бронто-УРА»

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4350×1680×1420
Колесная база, мм	2200
Количество мест спереди/сзади	2/4
Максимальная скорость, км/ч	135

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,7 л, 59,5 кВт/80 л.с. при 5000 об/мин, 127,5 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М5, раздаточная коробка с понижающей передачей и блокируемым межосевым дифференциалом, самоблокирующиеся дифференциалы в редукторах мостов.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые, двухрычажные; тормоза – дисковые; шины – 235/75R15, с увеличенными грунтозацепами.

ЦЕНА: ориентировочно 300 000–350 000 руб.

+ Простота обслуживания, серийные агрегаты.

– Короткоходная подвеска, высокая цена.



В кузовке может разместиться личный состав или легкое вооружение.

ЧАСОВОЙ МЕХАНИЗМ

Плюсы и минусы популярного кроссовера «Киа-Спортидж» с топовым 184-сильным дизелем и автоматической коробкой передач искал **Михаил Кулешов**. Фото **Константина Якубова**.

На подъезде к Дмитровскому полигону бросаю взгляд на часы: 100-километровый маршрут от редакции преодолел за каких-то 40 минут – невероятно! Двухлитровый дизель в 184 силы позволяет, конечно, многое, но сюрприз был спрятан... в часах: время автоматически перевелось на зимнее, а его у нас отменили. Спустя несколько минут я знал о мультимедийной системе кроссовера практически все, кроме одного – как выставить время? Оказалось, никак! Проблема в среде владельцев известная и решается обновлением программного обеспечения у официального дилера. Интересно, сколько обладателей «спортиджей» уже опоздало на важные встречи?

Этот час не сможет отыграть даже мощный двигатель, хотя автомобиль с ним едет очень неплохо. Мотор обеспечивает отличную тягу во всем диапазоне оборотов, оставляя в прошлом чувство «сердечной недостаточности» на верхах, знакомое по 136-сильной версии. К работе гидромеханики также никаких нареканий – уверенные и быстрые переключения как в автоматическом, так и в ручном режиме (еще бы сделали подрулевые лепестки), адекватная реакция на кик-даун. Словом, очень неплохой дуэт двигателя и трансмиссии.

Они вполне подходят такому автомобилю. На обледенелых дорогах полигона попробовал кроссовер в предельных режимах. Руль, и без того достаточно информативный, наливается с ростом скорости приятным усилием, а система динамической стабилизации не досаждает излишним вниманием, вмешиваясь в действия водителя деликатно. Кстати, отключить ее полностью не удастся. Что, на мой взгляд, во благо: можно ехать азартно и в то же время достаточно безопасно. Однако за приличную, отчасти даже спортивную управляемость придется платить не только рублем, но и довольно жесткой, пусть и энергоемкой, подвеской.

Наверняка многие, как и раньше, предпочтут «Спортидж» с менее мощным дизелем – 136-сильным. Его динамики с избытком хватит для повседневной жизни, а сэкономленные 130 000 рублей станут приятным бонусом. И все же уверен: мощная версия способна соперничать за покупателя даже с 200-сильными «Фольксвагеном-Тигуан» (2.0TSI) и «Фордом- Куга» (2.5T), ведь по ездовым качествам корейский кроссовер вполне достоин оппонентов. Ну а отставание на час устранится само собой – с переходом на летнее время. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Kia Sportage 2.0D AWD 6AT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4440×1855×1635
Колесная база, мм	2640
Колея спереди/сзади, мм	1614/1615
Объем багажника, л	564–1353
Масса снаряженная/полная, кг	1675/2230
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8
Топливо/запас топлива, л	ДТ/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,1/6,0/7,1

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 135 кВт/184 л.с при 4000 об/мин, 392 Н·м при 1800–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 235/55/R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Premium.

ЦЕНА: 1 459 900 руб.

\+ **Отличная динамика, азартная управляемость, богатое оснащение.**

– **Жесткая подвеска, высокая цена.**

Автоматическая коробка передач удачно сочетается с самым мощным в линейке двигателем.



АРОМАТ С ВАРИАЦИЯМИ

Анна Клепач отправилась в Китай и разведала планы компании «Лифан» на ближайшее будущее. Фото автора и фирмы-производителя.



С запахом нового автомобиля может сравниться разве что аромат свежеиспеченных булочек с корицей. Не секрет, что некоторые компании используют специальные ароматизаторы, чтобы их машины пахли по-особенному. В «Лифане» о таких мелочах не беспокоятся. После десяти минут за рулем «Смайли» мне пришлось потратить в два раза больше времени на дыхательную гимнастику вдали от машины. Глупо было бы рассчитывать, что китайский производитель бюджетных автомобилей станет использовать амброзию в качестве секретного ингредиента, но все же хочется, чтобы от нового автомобиля не веяло химическим производством.

ШЕСТАЯ ЧАСТЬ

«Лифан-Смайли», который продается у нас с весны прошлого года, был доступен только с механической коробкой передач. Теперь он получил всенародно любимую автоматическую трансмиссию. Точнее, вариатор. В паре с ним идет все тот же мотор объемом 1,3 л и мощностью 89 л.с. Продавать такую версию начнут в первой половине следующего года. О прибавке в стоимости молчат, известно лишь, что в Китае она составляет около полутора тысяч долларов. То есть приблизительно 45 тысяч рублей. Да за автомат на «Солярисе» или «Рио» и то просят меньше! Не знаю, насколько сильно нужно не любить (или не уметь?) переключать передачи вручную, чтобы



Производитель обещает средний расход топлива 8,2 л на 100 км пути.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Lifan X60

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4325×1790×1690
Колесная база, мм	2600
Колея спереди/сзади, мм	1515/1502
Объем багажника, л	405
Масса снаряженная/полная, кг	1330/1705
Разгон 0–100 км/ч, с	14,5
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо/запас топлива, л	А95/55
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	8,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1794 см³, 98 кВт/133 л.с. при 6000 об/мин, 168 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 215/65R16.

В России «Смайли» – самая продаваемая модель марки.

Бесступенчатая трансмиссия должна помочь росту продаж – при условии, что стоимость машины не сильно подрастет.

отдать шестую часть стоимости всего автомобиля («Смайли» с механикой стоит от 279 900 рублей) за избавление от «столь тяжкой» работы. Если руководство «Лифана» не пересмотрит ценовую политику, то незачем тратиться на вывод новинки на наш рынок – затея обречена на провал.

Сажусь за руль с надеждой: вдруг случится невероятное и вариатор за чудные деньги окажется настолько хорош, что за него не жаль отдать и больше? Увы, чудес не бывает.

Нет-нет, с агрегатом-то все в порядке, работает он просто отлично: плавно и вовремя меняет передаточные числа, а двигатель при разгоне не издает пылесосных звуков, характерных для машин с вариаторами. На работу трансмиссии просто не обращаешь внимания, настолько все ровненько и слаженно. Зато обращаешь внимание на всё остальное: не самую аккуратную сборку и невыносимый запах в салоне (говорят, правда, что за пару недель он выветривается). Фотография человека, ответственного в «Лифане» за настройку ходовой части, вряд ли достойна висеть на доске почета. Ведь, чтобы просто повернуть, водителю «Смайли» требуется смекалка и дар ясновидения. Крутишь руль и ждешь, что вот сейчас-то автомобиль повернет, а вместо этого он лишь кренится, иногда даже пугая возможностью опрокинуться, – «Смайли» словно задумывается, нужно ли ему вообще в ту сторону, и только когда водитель уже натерпелся страха, совершает маневр.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Lifan Smily

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3745×1620×1430
Колесная база, мм	2340
Колея спереди/сзади, мм	1385/1365
Объем багажника, л	300/1000
Масса снаряженная/полная, кг	900/1250
Разгон 0–100 км/ч, с	14,5
Максимальная скорость, км/ч	155
Топливо/запас топлива, л	А92/37
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1342 см³, 65 кВт/88 л.с. при 6000 об/мин, 110 Н·м при 3000–5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5, вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 165/70R14.



«Смайли» выгодно отличается внешностью от остальных соплеменников.





Дорожный просвет в 179 мм и привод только на передние колеса – не лучшее подспорье при штурме бездорожья. А вот для не самых ровных российских дорог вполне подойдет.



Интерьер кроссовера X60 китайцам удался.

ПРЕСНО

«Лифан» не приходит один. В скором времени на российских дорогах появится другой автомобиль этой марки – кроссовер X60. В отличие от младшего брата, внешне он не вызывает четких ассоциаций с моделями других марок. Но экстерьер получился складным. Да, не гений чистой красоты, но и придраться не к чему. Пройдет ли так же удачно знакомство с внутренним убранством и повадками?

Под капотом 1,8-литровый мотор мощностью 133 л.с. Коробка передач механическая, с пятью ступенями, привод только на передние колеса. Но делать недовольную мину рано: китайцы говорят, что, если покупатели потребуют полный привод, будет им и 4×4.

Одна из главных ошибок китайских производителей – откладывать на потом. Подработай они все недочеты сразу, предоставь покупателю с самого начала «Смайли» с вариатором по цене «Калины» или X60 с полным приводом дешевле «Нивы» (в Китае X60 продают за 12 150 долларов) – у кого повернулся бы язык ругнуть управляемость или качество сборки?

«Лифан-X60» пресен. Но и только, упрекнуть его больше не в чем. Интерьер простецкий, при этом всё на своем месте. На ходу машина понятна и предсказуема, от двигателя ждать силы Геракла не приходится, но для ежедневных поездок хватит за глаза. А главное – в этом автомобиле не хочется надеть противогаз: амбре здесь не щипет глаза, как в «Смайли». Правда, людям ростом выше 180 см и обширной комплекции можно все это не читать: за рулем кроссовера они не поместятся.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Сейчас в России продают всего четыре модели «Лифана»: «Смайли», «Бриз»-седан, «Бриз»-хэтчбек и «Солано». Но грядут перемены. «Солано» обзаведется 1,8-литровым мотором (вместо нынешнего 1,6-литрового) и вариатором. На смену «Бризу» придет новая модель, которая пока числится под шифром «Лифан-520 Нью». Эта получит два мотора – объемом 1,3 и 1,5 л – и столько же вариантов коробки передач: 5-ступенчатую механическую и вариатор. В наполеоновских планах «Лифана» – присутствие во всех классах. Обещают даже выпустить бизнес-седан под индексом 820. Производство этой модели должно начаться в октябре 2013 года. Под капотом разместят мощные двигатели объемом 2,0 и 2,4 л, какие и положены автомобилям более высокого статуса. Примерно тогда же на «Лифан» начнут устанавливать двигатели с турбонаддувом объемом 1,2 л. В промежутке между седаном бизнес-класса и бюджетным «Солано» разместится «Лифан-420», скетчи которого перекликаются с уже существующими моделями «Ситроена» из линейки DS. Серийную версию этого «китайца» придется подождать до 2014 года. Еще в модельном ряду «Лифана» появится модель с индексом 720 (двигатель 1,8 л, только 5-ступенчатая механика). Выпускать ее начнут уже в первом квартале 2013 года.

РАБОТА НА ЭКСПОРТ

В китайском городе Чунцин с населением 38 миллионов человек (видимо, вместе с окрестностями), где проходило знакомство с новинками, все время пахнет чем-то неприятным. Быть может, поэтому китайцы просто не обращают внимания на «парфюм» своих автомобилей? И, как ни странно, в Китае в глаза бросается ничтожно малое количество изделий местного автопрома. В «Лифане» это объясняют просто: бизнес нацелен на экспорт. Шутка ли, машины поставляют в 57 стран мира. Оказывается, китайцы не очень-то стремятся продавать свою продукцию согражданам. Зато в планах компании массированная экспансия на российский рынок.

Если сравнивать российские продажи «Лифана» с показателями таких гигантов, как «Шевроле», «Хёндай» или «Киа», не говоря об АВТОВАЗе, назвать их блистательными нельзя: с января по октябрь реализовано чуть более 14 тысяч машин. Но автомобильный бизнес для «Лифана» – побочный, во всяком случае, пока. Ведь компания – крупнейший производитель мотоциклов и мотокомпонентов: 11,2% мирового выпуска мотоциклетных моторов! То есть производство автомобилей для нее – скорее проба сил... ЗР

СКОТЛЕНД-ЯРДЫ

Компания «Ленд-Ровер» обновила несколько моделей. Наиболее серьезные изменения коснулись самой легендарной, но и спорной. В край футов, дюймов, ярдов и удивительных автомобилей отправился **Сергей Канунников**.

В этой поездке один раз все же пришлось воспользоваться лебедкой. Впрочем, на другом автомобиле да не будь поблизости команды поддержки я и вовсе не решился бы сюда сунуться.

ПО МЕРЕ СИЛ

Конечно, «Дефендер» – особое явление, особое транспортное средство. Тесноватый в длину салон, огромный, прижатый вправо (там, на континенте, – влево) руль, своеобразная, мягко говоря, эргономика. Зато под всем этим хозяйством прочная рама и мощные подвески. На руление авто, как водится, реагирует с невозмутимостью и сдержанностью истинного британца.

Неповоротливость машины отчасти компенсирует хорошая обзорность. Кстати, на наивный вопрос: где кнопки или хотя бы ручки регулировки зеркал? – знатоки отвечают ироничными жестами: придется, мол, поработать собственными руками, ибо зеркала можно подкорректировать только ими. Впрочем, минимальные ходы регулировки сидений обеспечивают посадку, не требующую, как правило, корректировки зеркал. Гармония...

Забавно наблюдать, как коллеги, незнакомые с этой машиной и воспитанные на современных, ищут, скажем, выключатель наружного света. Вон там, тщедушная пипочка слева под рулем. Кнопки стеклоподъемников – на панели приборов. Ну а теперь попробуйте разобраться с климатом. Управлять им – тоже увлекательное занятие.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Land Rover Defender 90

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	3883×1790×2067
Колесная база, мм	2360
Колея спереди/сзади, мм	1485/1485
Масса снаряженная/полная, кг	1820/2550
Максимальная скорость, км/ч	145
Разгон 0–100 км/ч, с	14,7
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,2 л, 90 кВт/122 л.с. при 4200 об/мин, 360 Н·м при 1950 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6 с понижающей передачей.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые пружинные; рулевое управление – червячное, с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 235/85R16.

Записать все это «Ленд-Роверу» в недостатки? Смотря с какой позиции подходить. Он уж точно не король автострад, а в мегаполисе подобен Винни-Пуху в норе у Кролика. Но на провинциальных дорожках Шотландии, тем паче на бездорожье, отношение к нему меняется.

Главное изменение «Дефендера» 2012 года – 2,2-литровый мотор, уменьшенный по сравнению с предыдущим на 200 кубиков. Ни в мощности, ни в моменте агрегат не потерял, по-прежнему развивает 122 л.с. и 360 Н·м. Представители фирмы подчеркивают: максимальная скорость «Ленд-Ровера» даже возросла – с 132 до 145 км/ч. По современным меркам такие показатели вызывают саркастическую улыбку, но в этом ли главная добродетель британского вседорожника? Куда важнее, что нелегкий (во всех смыслах) автомобиль довольно резво реагирует на педаль газа.

Но самое главное – двигатель неплохо тянет уже с 1000 об/мин. Это позволяет экономить на переключении передач, что немаловажно для «Дефендера» с его размашистыми и не то чтобы очень четкими ходами рычага. Высшая передача, шестая, может пригодиться лишь на автостраде, куда «дефендеры» попадают не часто. А на здешних узких и извилистых дорожках чаще пользуешься третьей-четвертой, иногда – пятой.

Мужественно порыкивая дизелем, «Дефендер» везет меня в свою естественную среду обитания: вокруг безлюдные холмы и живописные желтеющие леса, дорожка становится все уже и ухабистее. Кстати, прыгучесть вседорожника меньше, чем ожидаешь. А вот и асфальт кончился...

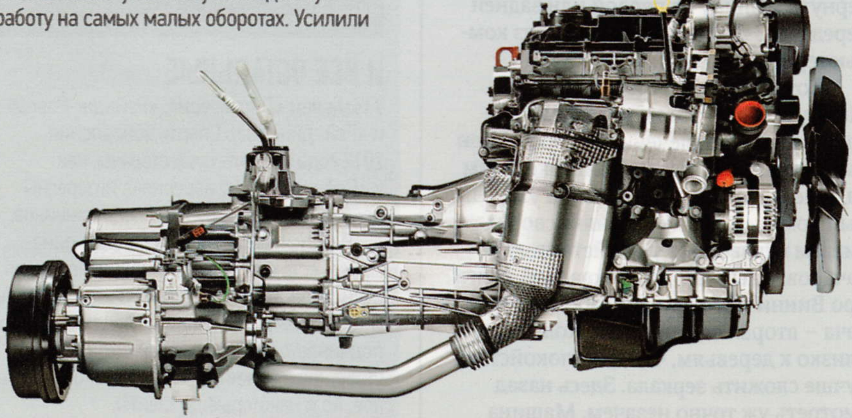
МЕДВЕЖЬИМИ ТРОПАМИ

Отсутствие встроенного навигатора тоже не кажется изъяном. На таких автомобилях ездят те, кто умеет читать карту да и с компасом знаком. Ну а тут дорога и вовсе одна.

Впрочем, дорогой ее можно назвать лишь условно. Говорят, что этот глинистый, с глубокими колеями и серьезными буграми проселок идет аккурат вдоль границы Англии и Шотландии. Может, сюда из своего Зачарованного Леса заходил Винни-Пух? Он ведь медведь и границ не знает, а тропа тут как раз для него.

МЕНЬШЕ И ЛУЧШЕ

Рабочий объем двигателя уменьшили на 0,2 л для повышения экономичности и экологических качеств. Давление впрыска – 1800 бар, мощность и момент остались прежними. Простой одномассовый маховик обеспечивает устойчивую и надежную работу на самых малых оборотах. Усилили шумоизоляцию, прикрыв агрегат мощной крышкой. Максимально приближенный к выпускному коллектору фильтр твердых частиц поспособствовал тому, что мотор укладывается теперь в рамки Евро-5. Ну и еще: инженеры утверждают, что улучшили уплотнения системы охлаждения.





Тяговитый дизель позволяет уверенно ползать на минимальных оборотах.

LAND ROVER DEFENDER БУДЕТ ЖИТЬ, ВЕРОЯТНО, СТОЛЬКО ЖЕ, СКОЛЬКО НАШЕ ЖЕЛАНИЕ ЕЗДИТЬ ТАМ, ГДЕ ПРОЕХАТЬ НЕЛЬЗЯ.

Наш «Дефендер» месит эту грязь с не меньшей невозмутимостью. Главное – вовремя включить пониженную передачу. Впрочем, можно и не вовремя. Машина позволяет даже остановиться в этой мутной смеси и спокойно тронуться внатяг на первой пониженной. Угрожающе рыча, мотор совсем не героического объема вытаскивает машину, а заодно и меня.

Но чтобы включить все названное, требуются некоторые навыки и крепкая рука. Любителям электронных штучек не беспокоиться! Если пониженная не включается сразу, нужно лишь чуть дернуть машину на первой или задней передаче. Зато все натурально, без компьютерных зависаний.

Вот теперь он в своей тарелке! Между прочим, это не трасса для экстремальных развлечений, а дорога! Вон чьи-то овцы пасутся на пригорке, а там дальше – старый, но крепкий и ухоженный домик. А мы на развилке сворачиваем вправо. Вот уж действительно Зачарованный Лес из прекрасной книги про Винни и его друзей! Рабочая передача – вторая пониженная. Колеи столь близко к деревьям, что для спокойствия лучше сложить зеркала. Здесь назад смотреть уж точно незачем. Машина упорно перелезает через камни, буравит плоским капотом неширокую, но бурную речку. Впереди мокрый глинистый и очень крутой спуск. Вновь первая пониженная – и «Дефендер», взрыкивая мотором, уверенно спускается без малополезных на такой глине тормозов и всяких модерновых «ассистентов спуска». Теперь нужно успеть включить внизу вторую, чтобы ходом взлететь на следующий холм.

Ну а там, где все же пришлось воспользоваться лебедкой, был крутой скользкий поворот, за которым начинался затяжной подъем. Есть подозрение, что устроители теста выбрали это место специально, чтобы дать нам испытать лебедку. Что же, работает исправно. Можно, не выходя из-за руля, подтягиваться и в одиночку, нажимая кнопку на пульте.

Часа полтора такой поездки – и ему прощаешь всё! Многие недостатки эргономики и управляемости, которые раздражают по возвращении «в суету городов и в потоки машин», кажутся теперь гармоничным дополнением к неоспоримым и ярким достоинствам. Трудно, конечно, простить цену в полтора миллиона за короткий и самый простой «Дефендер 90». Но ведь это плата не только за сильную Машину (именно с большой буквы), но и за ощущение собственной силы, почти всемогущества. А это тоже кое-чего стоит... **ЗР**



И ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ

У моделей «Дискавери», «Рейндж-Ровер» и «Рейндж-Ровер Спорт» обновления 2012 года не столь существенны, как у «Дефендера», но наверняка интересны поклонникам британских вседорожников.

В «Дискавери» теперь больше динамиков, есть жесткий диск для накопления аудиозаписей, установлены дополнительные USB-разъемы. Навигация с жестким диском подчиняется голосовым командам и, как утверждают, знает не только несколько языков, но и некоторые диалекты.

Крышка багажника «Рейндж-Ровера Спорт» теперь алюминиевая, похудела на 11 кг и обзавелась электроприводом. В качестве опции предлагают 8-дюймовые дисплеи в подголовниках передних кресел и беспроводные наушники. Кроме того, эту модель, как и «Дискавери», можно купить с 3-литровым дизелем увеличенной с 245 до 256 л.с. мощности, – но пока не у нас.

Ну а «Рейндж-Ровер» 2012 года получил черную окантовку фар, дверные ручки и вентиляционные решетки в цвет кузова и новые 20-дюймовые диски.

ПЕСЧАНАЯ БУРЯ

Чистокровный «американец» совсем скоро появится в России. Приживется ли он на наших «хайвеях», задался вопросом **Максим Гомянин**, поколесив на ядовито-желтом купе по пустыне близ Дубая.
Фото автора и «Шевроле».



С утра на парковку отеля прикатил «Бугатти-Вейрон». Этот идол классового расслоения общества поблескивал на солнце и слепил глаза. А водитель, задумчиво ковыряя в носу, с кем-то разговаривал по телефону «Верту». Меня не колола зависть к представителю арабского топ-менеджмента. Да, Дубай – его родной дом. Солнца много, нефти еще больше. Литр бензина стоит примерно 12 рублей, а небольшие налоги позволяют разбавлять уличный поток однотипных черно-белых кузовов яркими, мощными машинами... Я как раз приехал за одной из них.

ЭГОИСТ

Круглые фары злобно выглядывают из-под передней кромки длинного капота. Рубленые формы задних крыльев и насечка перед арками в виде акульих жабр, черные полосы вдоль кузова – того и гляди из этих форм передо мной вырастет трансформер-наноробот Бамблби. Киношники понимают толк в эффектных тачках.

Внутри тесноты нет, наоборот – просторно. Ведь «Камаро» на 73 мм шире «Ниссана-370Z» и на 92 мм – «Ауди-S4». Но не покидает ощущение, что сидишь в гоночном кокпите. Низкая крыша, высокая оконная линия, заднее стекло-бойница. Чтобы голова не подпирала крышу, пришлось дольше обычного повозиться с электрорегулировками кожаного кресла. И все равно пространства над головой маловато. Ну, к этому привыкнуть можно.

ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ

С пуском мотора испытываю особый эмоциональный подъем. Такой же рождает старт Гран-при Формулы-1 на здешней трассе «Яс-Марина». Сначала гул и предвкушение чего-то особенного. Потом рев и волна азарта,



накрывающая болельщиков с головой. Рокот 3,6-литрового V6 завораживает. Будь моя воля, добавил бы в название модели еще пару букв «р».

Мы с «Камар-р-ро» выруливаем со стоянки в город. Машина комфортна. Но ограниченная обзорность и маленькие зеркала принуждают маневрировать аккуратно.

Через какое-то время мегаполис отпускает. Городская улица превращается в хайвей, идущий через пустыню. Не терпится нажать на газ. Вдавливаю, а «Шевроле» и не думает резко ускоряться. Вялый прирост скорости вызывает недоумение. Ищу оправдание – и нахожу: двухтонной машине да еще с автоматом 316 сил маловато.

Но вот рык, словно пинками, загоняет стрелку спидометра все выше. И, когда уже за сотню, получаю то, чего ждал от спорткара. Лететь через пустыню на почти пятиметровом «Камаро» – необычайное удовольствие. Машина влипает в дорогу, руль наливается усилием. В ушах рок-н-ролл! Не покидает ощущение, что ты герой вестерна. Вот только вместо прерий желтый песок до горизонта и черная лента дороги. Сейчас состояние души – только счастье! Поздно замечаю камеру контроля скорости, стреляющую в зад. Бью по тормозам – «Камаро» вгрызается в асфальт и как ни в чем не бывало катит свои шестьдесят. Потрясающая эффективность у механизма «Брембо»: я реально висел на ремнях!

Система стабилизации позволяет эффектные пробуксовки и небольшой занос, но если «Камаро» взбрыкнет – она тут как тут. А слабо́ закрутить жука? Да не проблема. Нужно лишь нажать кнопку отключения системы, вдавить педальку, повернуть руль

Рубленые линии. Выштамповки на задних крыльях в виде жабр акулы. Внешность машины заметна и неординарна.



Салон спартанский, но это плюс. У руля удобный хват, хотя «бублик» и худоват. В форме центральной консоли есть что-то космическое. Квадратные шахты панели приборов тоже оригинальны. Но сами циферблаты более привычной формы – круглые. А вот кожа передней панели до неприличия жесткая.

и чуть подтянуть ручник. Уже на втором круге эйфорию сменил легкий испуг: вдруг спалю резину? Очень уж плотным был дым из-под задних колес. А запаска лишь одна. Все обошлось. И безумно понравилось! Отметил лишь непривычное для европейца расположение ручника – на центральном туннеле со стороны пассажира.

Чуть правее вьется заметенная песком пустая извилистая дорога. Коробку в ручной режим – и можно чуть быстрее. «Камаро» совсем не похож на валкую американскую «баржу»! Подрулевики работают довольно быстро, а подвеска по-европейски плотная, в поворотах штормовой раскачкой даже и не пахнет. Специально для европейского рынка американцы обкатали машину на нескольких гоночных трассах и основательно доработали ходовую: установили новые пружины, амортизаторы с измененными характеристиками и более жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости. «Чувак, эту тачку я полюбил сразу, еще двадцать лет назад, – сказал мне испытатель «Шеви», в прошлом пилот

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Chevrolet Camaro	
	3.6 V6	6.2 V8
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4836/1918/1377/2850	
колея спереди/сзади	1618/1628	
Объем багажника, л	320	
Радиус поворота, м	11,5	
Снаряженная масса, кг	1715	1755
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0	5,0
Макс. скорость, км/ч*	250	
Топливо/запас топлива, л	A92/72	
Расход топлива: городской/загородный цикл, л/100 км	13,1/8,1	14,7/9,8
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/16
Рабочий объем, см³	3564	6162
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	232/316 6400	313/426 5900
Крутящий момент, Н·м при об/мин	370 5200	420 4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	A6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/независимая со стабилизатором	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/45ZR20, 275/40ZR20	

*Ограничитель.

CHEVROLET CAMARO ЩЕДРО ДЕЛИТСЯ С ВЛАДЕЛЬЦЕМ СВОЕЙ ЯРКОСТЬЮ И ВЗРЫВНЫМ ХАРАКТЕРОМ. МЫ ВСЕ СОСКУЧИЛИСЬ ПО ТАКИМ МАШИНАМ.

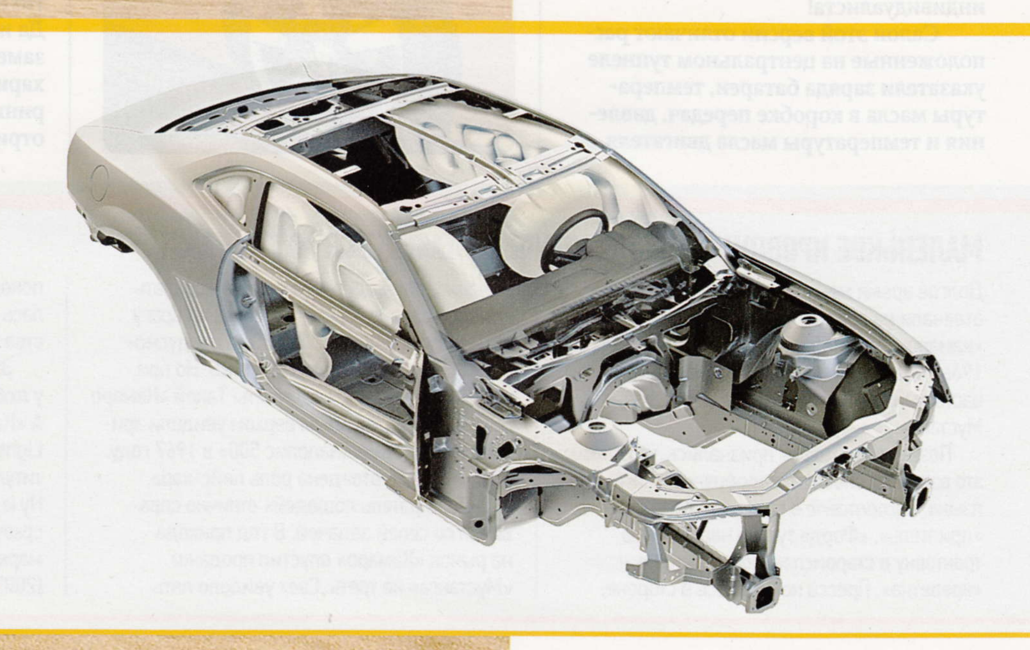
Предусмотрено два типа трансмиссии: 6-ступенчатый автомат и 6-ступенчатая механика. К сожалению, последней в России не будет.

Недорогое и удобное решение. Кожаная лямка на боковине спинки сиденья удерживает ремень безопасности. Чтобы пристегнуться, не надо судорожно растягивать мышцы.

АМЕРИКАНСКАЯ ЗАЩИТА

В структуру кузова интегрированы элементы из высокопрочной стали, имитирующие каркас безопасности, как в гоночных машинах. «Камаро» оснащен передними эйрбегами водителя и пассажира. При боковом ударе уберегут подушки, защищающие область таза. Есть и боковые шторки для передних и задних седоков. Ремни безопасности – с преднатяжителями. В помощь водителю – системы стабилизации и трекшн-контроль.

Национальная администрация по безопасности дорожного движения (NHTSA) США после серии крэш-тестов присвоила машине пять баллов в шести различных категориях. Испытания проводили на опрокидывание, фронтальный и боковой удары.



Есть вариант и с кузовом кабриолет, ему автомат подходит больше. Чтобы откинуть мягкий верх, нужно повернуть кучку на крыше, а затем нажать кнопку складывания. Настоящая забота о забывчивом человеке.

НАСКАРа, – не разочарован в ней и сейчас. Тебе понравится». Подписываюсь под каждым словом.

Когда я остановился, чтобы сфотографировать машину, откуда-то из-за бархана выехали мотоциклисты. Они молча стояли и долго смотрели на этот желтый автомобиль. «Камаро» с удовольствием купался во всеобщем внимании. Его кузов, кажется, стал блестеть еще ярче.

Сажусь в «Шевроле» с 426-сильным V8 и механикой. Крупный кожаный набалдашник коробки удобно лежит в руке. И при переключениях каждый раз в голове всплывают те, старые «камаро». Классический «американец» для прожженного холостяка-индивидуалиста!

Салон этой версии отличают расположенные на центральном туннеле указатели заряда батареи, температуры масла в коробке передач, давления и температуры масла двигателя.

Зеркала узкие, но длинные. Что-то увидеть в них можно, однако обзорность не самая лучшая.

20-дюймовые колеса с 45-м профилем шин – удачный выбор. Автомобиль и рулится остро, и довольно комфортен. Четырехпоршневые тормозные механизмы «Брембо» надежно осаживают «Камаро» в поворотах.



Здесь мне не хватало разве что шлема да гоночных ремней безопасности. Ускорение накрывает с головой, а в быстрых поворотах, чтобы удержаться в сиденье, нужно упереться коленом в центральную консоль. Вот это аппарат для истинных ценителей скорости! Не удивлюсь, если и в следующих «Трансформерах» «Шеви» вновь будет играть ведущую роль.

ЗВЕРЬ ИДЕТ ПО ВЕСНЕ

В России «Шевроле-Камаро» начнут продавать с мая. За машину с V6 попросят около 2 млн. руб., с V8 – на 500 тыс. руб. больше. У нас этот двигатель будет развивать 404 л.с. Жаль, что не предложат механическую коробку. Но и с автоматом это не тихоход. Да и внешность по меньшей мере заметная! А еще – потрясающая харизма этого желтого эгоиста. И звериный рокот мотора, разрывающего отрицательные эмоции в клочки. ЗР

МАЛЕНЬКОЕ КРОВОЖАДНОЕ ЖИВОТНОЕ, ПИТАЮЩЕЕСЯ МУСТАНГАМИ

Долгое время менеджеры «Шевроле» так отвечали на вопрос, что же означает слово «камаро». Автомобиль появился 26 сентября 1966 года с единственной целью: отобрать часть рынка у популярного в США «Форда-Мустанг».

Позже джиэмовцы признались, что слово это взяли из словаря старофранцузского языка. *Camaraderie* в переводе означает «приятель». «Форд» тут же нашел иную трактовку в староиспанском словнике – «креветка». Пресса не осталась в стороне, выяснив, что в одном из языков «сделать камаро» означает выпустить кишки врагу.

Изначально (и сейчас) было предусмотрено две комплектации: SS и RS. Но при желании их можно соединить. Такой «Камаро SS/RS 396» с открытым верхом увидели зрители гонки «Индианаполис 500» в 1967 году. Машине была отведена роль пейс-кара.

«Пожиратель лошадей» отлично справился со своей задачей. В год прихода на рынок «Камаро» опустил продажи «Мустанга» на треть. Свет увидело пять поколений модели. За 45 лет машина добилась успехов в спорте и стала героем множества фильмов.

Этот «американец» обрел популярность у любителей тюнинга и в дрэг-рейсинге. А «Камаро» по прозвищу Легковес (The Lightweight) Роджера Пенске принес два титула в серии кузовных гонок SCCA. Ну и фильмы, посмотрев которые хочется сразу же бежать к ближайшему дилеру марки: «Черный пес» (1998), «Форсаж-2» (2003), трилогия «Трансформеры».

Продажа талонов на ГТО, спутники ГЛОНАСС, способ получения незамерзайки – эти и другие темы обсуждает зарулевский почтамт. Заезжайте – поговорим!

ВЫДЕЛЕННАЯ БЕСПОМОЩНОСТЬ

Увидеть письмо напечатанным – не моя цель. И тем более не мания. Просто устал от столичного абсурда и хочу глаголом достучаться до обитателей нашего «божественного Олимпа». Надеюсь, что любимый журнал станет лучшей трибуной для этого.

Господа градоправители, прекратите смешить мир и издеваться над нашим терпеливым людом. Покажите мне эксперта, который такое вам посоветовал! А я знаю, что эксперты были, но рекомендовать сие точно не могли. Не иначе как французское с нижегородским – двухсотлетняя быль. Или торжество российского административного идиотизма.

Что вышло? Ряды для общественного транспорта – без общественного транспорта. Большинство троллейбусных веток, по европейским меркам золотых в прокладке и обслуживании, – триумф идеи «зеленого города» – простаивают; может, пройдет один древний «иноходец» раз в четверть часа… А эти места ожидания! По-прежнему грязные, с нечитаемым ржавым расписанием. Где же те информацонные табло, которыми оснащены остановки, скажем, в Лиссабоне – столице одной из беднейших стран Европы с подушевым ВВП, сравнимым с московским. Когда, наконец, употребим на это толику нефтегазовых доходов? Другие топливные экспортеры позволяют себе копеечный бензин, бесплатный транспорт для граждан, беспроцентные кредиты и многое другое, что позволяет населению закрыть глаза на авторитарность правящих режимов. Видать, у нас благоденственная демократия, прямо-таки новгородское вече…

Зато можно отрапортовать: городские автобусы, основной транспорт пенсионеров, поехали на 30–40% быстрее. Кстати, это неправда! Притом остальное столичное население встало в глухих пробках, развозя детей по школам и забирая их. Сколько нужно нам заплатить еще налогов: транспортных, подоходных или каких еще – на выбор, – чтобы получить хоть подобие того «социализма с человеческим лицом», который родился у нас, а господствует «у них»? Как разобраться в этих рядах с камерами или неряшливо завешенными «кирпичами»? Как понять, где в них уперся ваш госплановский гений? Почему мельтешащие табло с крикливыми роликами, чьи цветные выплески сравнимы со вспышками дальнего света, остались, а убраны неприметные билборды? Да, без подобной уличной рекламы невозможно себе представить ни Лондон, ни Нью-Йорк, ни Токио. Но там знают, где и что можно крутить водителям, – потому и отвлекается на них лишь приезжий. А вот Москва – город безграничных возможностей, где можно убрать дешевые щиты с бумажными плакатами, а оставить на откуп дорогущие «плазмы»: доход не пострадает, зато можно откозырять наверх, что атмосфера на столичных дорогах улучшена, и набрать столь необходимые для начинающего мэра очки. Тем более что он уже расписался в своей автофобии, фактически предложив водителям добровольно расстаться со своими автомобилями.

В Европе кризис. Долги растут, кредиты дорожают, гособлигации дешевеют. Евросоюз на грани распада. Но в европейских городках все так же без опозданий ходят поезда и автобусы, течет неспешный городской поток. Россия оправилась от кризиса – так утверждает Минэкономразвития. В чем же это проявляется? Тротуарная плитка – символ восполняемого богатства и благоустроенности или намек на предпочтительность пешего передвижения? Наверное, это спасительная для Москвы хордовая структура дорог, запланированная на «вторую пятилетку»? Или нет – это подсмотренная у европейских коллег автоматизированная система управления общественным транспортом с ГЛОНАСС, которая, по обещаниям, должна была начать работать еще до конца 2011 года? Нет, видимо, пока единственный атрибут нынешнего благополучия – лишь «видеофиксированные» штрафы…

Друзья автомобилисты! Когда мы станем достойны нормальной езды, пускай и в плотном городском потоке? Может, чиновникам стоит перенять опыт госпожи Меркель, которая добирается до работы ежедневно без спецсигналов, кортежей и перекрытий?

Всеволод Сергеевич, кандидат политических наук, младший научный сотрудник МГУ им. М.В. Ломоносова

Хамелеоны

Моя «копейка» в идеальном состоянии: много лет честно проходил ГТО без проблем. Но гаишников с началом программы утилизации словно подменили! Исследовав абсолютно всё, они нашли на ветровом стекле точечный скол диаметром в пару миллиметров и сказали, что без замены стекла талона мне не видать. Но этот скол был и в прошлом году, и в позапрошлом… В целом машина – абсолютный, стопроцентный оригинал: ну не хочу я менять родное стекло! В общем, талон мне не дали. Но дело не в этом.

Сам я работаю на маршрутном автобусе и прекрасно знаю, что в нем многое неисправно. Я вкалываю на хозяина, который эти самые талоны ГТО стабильно покупает, а в моем автобусе никто и ничего не проверяет. Придрались к крошечному сколу на личной «копейке», тогда как стекло в автобусе, который возит людей, вообще разбито! Зато вводится навигация и форма для водителей – ну не профанация ли? Лучше бы техническое состояние привели в норму за эти деньги! Вы посмотрите, сколько разбитых и гнилых машин с неисправными тормозной и рулевой системами ездят с этими самыми талонами. Они что – честно всё прошли? Да купили талоны, конечно же, – ежику понятно!

В общем, как всегда: губы накрасили, а шею помыть забыли. Когда прикроют эту кормушку?

Дмитрий Семыкин

ДАУНСАЙЗИНГ ПО-РУССКИ

Часть того, что когда-то составляло ВАЗ-2106, трудится на полях Тульской области.

Леонид Конухин



НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал забавные и просто прикольные авто, приглашаем присылать нам фото. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!



ДАЛЬНОБОЙ В МИНИАТЮРЕ

«Тренажер дальнобойщика» замечен недалеко от Перми.

Андрей Поспелов, Пермь

ВОЛГОШИШИГА

Интересно, как лучше назвать красавца: ГАЗ-24-66 или «Волга-Оффроуд в квадрате»?

Петр Ганичкин, станица Каневская, Краснодарский край





СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Докатки, омывайки, зимние покрышки, спутники, вискомуфты... Мы не ограничиваем список тем. Задайте вопрос – постараемся ответить! Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru

Автор: Сергей Румянцев, Санкт-Петербург

Предлагаю дешевый и безопасный рецепт получения зимней стеклоомывайки. Покупаете чистый спирт по цене от 300 до 500 рэ за 5 литров, разводите пятьдесят на пятьдесят и получаете отличную жидкость: не мерзнет и не пахнет. Сам заливаю в свой «Пассат»! Купить спирт в Интернете не проблема. Что скажете?

Ну, если удастся раздобыть пищевой спирт по указанной цене, то действительно можно получить неплохую омывайку для частного использования. Производителю же придется вспомнить про акцизы и, следовательно, забыть о прибыли. Заметим, что на ветру спирт быстро улетучивается, оставляя на стекле разводы, как и водка. Чтобы избавиться от такого эффекта, добавляют этиленгликоль, но на этом кажущаяся простота рецептуры заканчивается.

Автор: Максим Пичаев

В статье «Бюджет подсказки» (ЗР, 2011, № 11) вы пишете, что «отечественных спутников в небе до сих пор немного» (на фото видно два – ГЛОНАСС, десять – GPS). Однако истинной причиной малого количества отображаемых спутников ГЛОНАСС является недоработка навигационной программы «Навител». Суть в том, что у «Навитела» от старых версий осталось ограничение на число высвечиваемых спутников – больше двенадцати он не отображает. При этом более высоким приоритетом обладают спутники GPS. Я не прав?

И да и нет. Действительно, сегодня действующих спутников ГЛОНАСС с избытком хватает для функционирования навигаторов в любой части нашей страны. Но и «Навител», как пояснили представители компании «Навител Навигатор», никогда не имел ограничения в 12 спутников. В ранних версиях программы когда-то существовал формальный предел в 256 сателлитов, но это все равно много больше всех GPS- и ГЛОНАСС-спутников, вместе взятых. Сейчас подобных ограничений нет: структуры данных под спутники заводятся динамически с поступающей от них информации.

Разработчики программного обеспечения «Навител» отмечают, что в процессе появления и развития приемников ГЛОНАСС могли возникать отдельные накладки в виде полного игнорирования информации о спутниках одной из систем. То есть если спутники игнорировались, то либо только ГЛОНАСС, либо только GPS. Но в любом случае версия искусственного ограничения числа спутников «Навител» ошибочна.

Автор: Алексей Аникин

Вы постоянно пишете, что докатка – это плохо. Но почему? Я за свои семь лет водительского стажа пользовался запаской не более пяти раз. К тому же на наших дорогах, пробив одно колесо, можно тут же пробить и второе, а потому в любом случае приходится искать шиномонтаж. Стало быть, нет особой разницы, докатка у вас или обычное колесо. А многие мои знакомые вообще ни разу не пользовались запаской. Зато насколько выигрывает багажник!

Мы не ругаем докатки огульно, а просто делаем акцент на том, что это исключительно временное, ремонтное средство. Да, в городе особых проблем при проколе не возникает: поставили докатку, добрались до шиномонтажа или магазина, поменяли колесо – и спокойно едем дальше. А вот если поймать гвоздь где-то между Волоколамском и Пустошкой, то путешествие сильно затянется. Ведь управляемость автомобиля с докаткой однозначно меняется, о высокой скорости движения приходится забыть. А если речь о современных, одноразовых докатках, то они измочаливаются буквально на глазах. Вот почему в российских условиях полноразмерная запаска нам кажется единственно подходящим вариантом. Как бы ни жаль было объем багажника.



Автор: Виталий

Не нравится работа подвески «Логана». Подскажите, пожалуйста, к какой группе, образно выражаясь, можно отнести его амортизаторы – жесткие или средней жесткости? На мягкие, сам понимаю, они не тянут.

Скорее всего, к средней группе. Своими ощущениями мы воспринимаем поведение целого комплекса деталей и параметров, в который входят пружины, амортизаторы, опоры, буферы сжатия, шины и величина хода подвески. Поэтому здесь важен баланс, который у «Логана» очень неплох. По крайней мере, применительно к отечественным дорогам.

Автор: Евгений Сухой

Наткнулся на описание полного привода «Субару-Форестер». Там сказано, что в трансмиссии установлена вискомуфта. Для чего она нужна – подключать вторую ось?

На всех моделях «Субару» полный привод постоянный, а не подключаемый. И вискомуфта не передает при пробуксовке передних колес часть тяги на заднюю ось (такие конструкции остались в прошлом и на современных автомобилях уже не встречаются), а служит блокировкой межосевого дифференциала. Это нужно, чтобы лучше реализовать крутящий момент двигателя для более эффективного разгона и точной управляемости. Впрочем, у «Субару» такая схема не единственная – в зависимости от модели, двигателя и коробки передач применяются и другие варианты полного привода. В ближайших номерах мы посвятим этому подробный материал.

Автор: Денис Щербаков

Интересно узнать, как ведут себя зимние шины после двух, трех, четырех лет эксплуатации. Может быть, рекламируемый многогранный шип становится круглым и теряет свои суперсвойства, а «липучки» перестают прилипать?

Не важно, два, три или четыре года эксплуатируется зимняя шина. Критерии ее годности – остаточная высота протектора и количество уцелевших шипов. Производители шин утверждают, что при минимум четырех миллиметрах протектора эффективность зимней шины остается на приемлемом уровне. При меньшей – заметно падает. То же касается и «липучек». Что до многогранного шипа, то он таким же и останется, пока не изотрется совсем.

ИСПОЛЬЗУЙ ТО, ЧТО ПОД РУКОЮ

Прогуливаясь по Санкт-Петербургу, увидел вот такую картину. Что чинил мужчина с помощью этой доски, я так и не понял.

Дмитрий Кожевников, Пермь



СВОБОДА ВЫБОРА

Недавно вернулся из Владивостока. Там на Светланской улице заметил своеобразную комбинацию знаков.

Александр Димитров



ВЕЛИКИЙ И МОГУЧИЙ

По пути из Домодедова за окном мелькнула эта надпись. По ошибке прочитал «Раздевайсь!». Новояз, однако...

Павел Кошечкин, Санкт-Петербург





КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

Работаю в Санкт-Петербурге на скорой. Вот такой экипаж ДПС приехал на ДТП. Полицейский сказал, что другие напарники были заняты.

Дмитрий Емельянов

КОНКУРС НЕОБЫЧНОСТЕЙ

Ждем ваши фотозарисовки на тему «Самое необычное!». Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое! Лучшие снимки появятся в журнале.

НА ДИЕТЕ

Худосочная «Волга» стоит на одной из трасс Томской области. Водителя рядом не оказалось.

Дмитрий, Томск



ВЫДЕЛЕННАЯ ПОЛОСА

В Коломне трамвайные пути не приспособлены для проезда автомобилей, но иных водителей это не смущает. Правду говорят: не трамвай – объедет.

Наталья Козлова, Коломна



ВОЯКА

Ехал сегодня на работу по кольцевой и не удержался – достал телефон и зафиксировал «эхо войны».

Денис Карманов, Санкт-Петербург



КРАН МОНИ

Мы решили, что владелец крана – некто Моня Пулятор.

А. и К. Федоровы, Санкт-Петербург



P.S.** Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: **kolodochkin@zr.ru

Работу февральского почтамта координировал Михаил КОЛОДОЧКИН.

ХМУРИТЬСЯ НЕ НАДО, «ЛАДА»

Старую песенку напевал **Игорь Козлов**, оценивая вместе с коллегами конструктивное совершенство и качество сборки «Лады-Гранта». Фото **Александра Кульнева**.

На момент подготовки этого материала первые конвейерные «гранты» только-только поступили к дилерам. Пока это машины для тест-драйвов, но совсем скоро подобные пойдут в продажу.

Судя по VIN-коду, «Гранта», с которой нам довелось познакомиться поближе, – из восьмой сотни. Предсерийная. Даже если завод отлаживает сборку, тренируясь на товарных машинах, то есть на нас с вами, к исходу первой тысячи конвейер должен работать как часы.

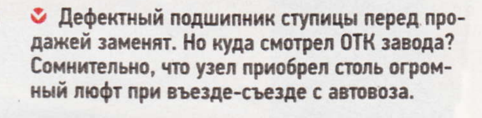
Прежде чем попасть к покупателю, новая машина еще раз проходит тщательную проверку. Контролю подлежит почти всё: уровень жидкостей и утечки, работа двигателя и электрооборудования, эффективность тормозов и отопления, подшипники, сальники, кузовная арматура, моменты затяжки крепежа...

Дополнительная проверка, конечно, не помешает, но почему завод нагружает ею продавца в таком объеме? Зачем проверять то, что согласно штампу ОТК уже не раз проверено и признано годным?

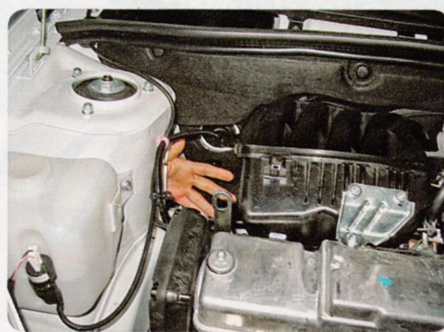
Справедливости ради отметим: дилер, опираясь на опыт продаж «калин», не припомнит явных заводских ляпов. Даже сход-развал и регулировка света фар обычно в норме, несмотря на сплошь и рядом недокачанные шины. Но о полной идиллии пока речи нет. Возможно, некоторые приемы контроля качества концерна «Рено-Ниссан», ставшего недавно акционером АВТОВАЗа, пойдут заводу на пользу. И в конечном итоге на пользу нам, потребителям.

Отверстия для рулевых тяг проделаны с запасом, с учетом хода передней подвески. Поэтому не удивляйтесь протянутой руке со стороны колеса.

Крепление заднего теплозащитного экрана осталось доморощенным, как на «Калине»: две шайбы (вторая лишь для того, чтобы через первую не провалилась гайка).



Дефектный подшипник ступицы перед продажей заменят. Но куда смотрел ОТК завода? Сомнительно, что узел приобрел столь огромный люфт при въезде-съезде с автовоза.

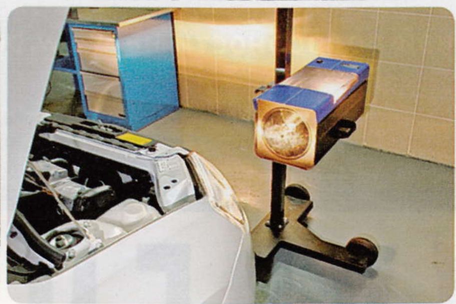


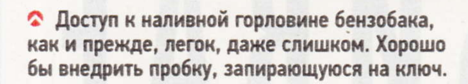












Доступ к наливной горловине бензобака, как и прежде, легок, даже слишком. Хорошо бы внедрить пробку, запирающуюся на ключ.

Трудно поймать среднее положение переключателя: то перескакивает, то не размыкает. На «Калине» работал четче.

Накачав шины до требуемого давления, проверяем направление световых пучков фар, – в норме. Заводчане попали в точку!



Вячеслав Субботин, заместитель главного редактора. Ныне ездит на «Форде-Мондео» и «Фиате-Дукато».

Довелось немало поездить на «Калине» — почти 100 тысяч, поэтому в первую очередь буду с ней сравнивать. Понравились большие наружные зеркала. Крепление подушки заднего дивана стало более удобным: случись снимать, много времени не займет. Багажник большой. На этом плюсы закончились.

Из конструктивных просчетов отмечу легкий доступ к замку капота: зацепи крючком оболочку троса через прорези в решетке радиатора, дерни — и ларчик откроется. Защитный щиток явно не помешал бы.

Зачем разместили номерной знак на бампере? Он же вмиг станет грязным. Не нашлось места на крышке багажника? Повысило бы цену этого «лоукоста»? Отнюдь.

Ладно, «Калина/Гранта» для рукастых парней, другие с ней не управятся. Они и номер на крышку сами примастырят, и резьбу нарежут на шпильках теплового экрана на днище, — сейчас он болтается и дребезжит, поскольку подтянуть нельзя: резьба закончилась. Закрепят локер переднего колеса, — сборщику ведь недосуг было совмещать отверстия для саморезов. Отрегулируют высоту капота. Подтянут болтающиеся провода, заменят клееными балансировочные грузики со скобами, от которых уже пошла коррозия на дисках. Но по большому счету это мелочи, придирки.

Главное в другом: «Гранта» — та же «Калина», только вид сбоку. Конструктив один к одному, с тем же набором недостатков. Еще те же мотор, коробка, амортизаторы. В надежности их испытываю сомнения. А стартер, генератор, подшипники ступиц? И так всё, за что ни возьмись. Хотя в душе надеялся, что на «Гранте» увижу другие детали. Еще до встречи с «Грантой» сгоряча предложил своей дочери купить такую машину. Дескать, где еще за такие деньги взять полноценный аппарат? Но посмотрел, оценил и понял: доводить и ремонтировать придется мне. Увольте!

Геннадий Емелькин, руководитель сервисного центра «За рулем». Ездит почти на всех редакционных автомобилях.

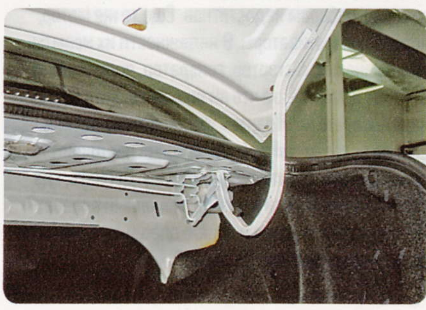
Качество окраски хорошее, мелкая шагрень не в счет. Все кузовные зазоры равномерные, в пределах здравого смысла. Спинки сидений — о чудо! — без люфтов и с четкой фиксацией. Но без дефектов не обошлось. Так, подшипник задней левой ступицы уже с люфтом. Идея пластиковой защиты гидромагистралей реализована не до конца: в месте перехода трубок с днища в моторный отсек защита не закреплена, магистрали болтаются в воздухе. Теплоизоляционный экран выпуска побрякивает: гайки затянуты, но деталь не прижимают, так как резьбы на шпильках лишь наполовину. Верхний патрубок радиатора трется о корпус вентилятора охлаждения. Не сомневаюсь, что протрется до дыр. Древние червячные хомуты, коих большинство, гарантируют подтеки. Крышка бардачка при легком касании падает на колени пассажира: замок не держит. Шкала рукоятки корректора фар оцифрована лишь наполовину, дальше — крути наугад. У отопителя по-прежнему нет режима одновременной подачи воздуха в салон и в ноги. Крышка багажника закрывается с ощутимым усилием, а двери — с жестяным звоном.

Андрей Сидоров, заведующий отделом эксплуатации. Ездит на «Форде-Фокус» и «Лифане-Солано».

Каждый товар находит своего покупателя. Уверен, будет он и у «Гранты». Стенания по поводу, скажем, недостаточного глянца краски или неэстетичной гайки на днище, по-моему, не стоят выеденного яйца. Сначала нужно расставить приоритеты: что в машине для меня важно? Если максималка за двести, разгон до сотни за пять секунд, просторный кожаный салон и джакузи в багажнике — «Гранта» точно не подойдет. Реализовать спортивные амбиции? Тоже мимо. Может, престиж? Есть деньги — присмотритесь, скажем, к «Бентли». Говорят, хорошая машина. А если хочется мировой славы, лучше докажите, например, гипотезу Римана — еще и миллион долларов получите. Сегодня выбор огромен, можно подобрать машину под любые требования. «Гранта» — концептуально недорогой, компактный и современный автомобиль. Есть ли в нем недостатки? Конечно, как и в любом другом. Только к ним я отнес бы те, что не соответствуют конструкторской документации. Например, люфт подшипника колеса — недостаток, а отсутствие антиблокировочной системы — вариант исполнения. Первый я не заказывал, а за второй и не платил. Кто же спорит, есть машины получше. Только за 256 тысяч рублей они не продаются. А тем временем 15 миллионов россиян ездят на «ладах» и, наверное, еще столько же хотят эту машину купить.

Двери калиновские, но без нижних уплотнителей. В местах их крепления чернеют пластиковые заглушки отверстий для пистонов. Насколько оправданна экономия на столь нужных резинках?





Неудачная кинематика петель съедает заметную часть полезного объема. Ни обивки крышки, ни ручки здесь нет: закрывая багажник, придется хвататься за острые кромки.

Игорь Козлов, редактор. Ездит на «Рено-Логан» и «Тойоте-Королла».

Некоторые сотрудники редакции любят поворчать. Тем не менее, найдя неоспоримые дефекты и конструктивные недоработки, мы дружно сошлись в одном: машина стоит своих денег. Собственно, иного вывода и не ожидал. Тем более что прогресс в конструкции есть. Например, не зря ругал фонари «Приоры» с «Калиной» за сложность замены ламп — пришли же здесь заводчане к здравому решению! Вот только приподнять бы отстегивающийся клапан в обивке багажника, совместив его с изнанкой фонаря. Менять лампы в фарах тоже стало проще — даже к левой, где аккумулятор, более-менее легко доберешься, не снимая соседних деталей. Завод внедрил ходовые огни в духе требований ПДД — еще плюс. Очень понравился модернизированный восьмиклапанник 21116: тянет почти с низов. Если пришлось бы покупать недорогой автомобиль, скорее всего, выбрал бы «Гранту». Наверное, белую, несмотря на черные лопухи зеркал, — такое сочетание цветов, на мой взгляд, ей к лицу.

Редакция благодарит официального дилера АВТОВАЗа компанию «Техинком» за предоставленный образец и усердную подготовку машин для будущих владельцев.

БМВ-Х1 vs. «Ауди-Q3»

Недавно «Ауди» начала продавать новый компактный кроссовер Q3. Готов ли он выдержать конкуренцию? **Анна Клепач** сравнивает новичка со старожилом – БМВ-Х1. Фото **Георгия Садкова**.



Какое счастье, что автопроизводители перестали тяготеть к крупным формам – вседорожники наконец-то стали терять в размерах. У «Ауди» обратная эволюция выглядит так: Q7 трансформировался в Q5, а теперь появился и младшенький Q3. У БМВ брутальный Х5 породил Х3, потом Х1. По мне, БЧД – большой черный джип – выглядит на городских дорогах так же неуместно, как мужчина во фраке и в высоких резиновых сапогах на рыбалке. А вот компактным кроссоверам удалось лаконично вписаться в пейзаж мегаполисов.

Именно Х1 показал пример остальным: хватит выпускать неповоротливые вседорожники, пора предложить миру что-то соразмерное и драйверское, с намеком на хорошую проходимость.

Силуэт младшенького среди «иксов» сделали более приземистым, теперь он напоминает скорее универсал, чем вседорожник. А уж управляемость – иные седаны и хэтчбеки обзавидуются.

При этом, несмотря на юный возраст и микроскопический по сравнению с Х5 размер, Х1 не ребенок. Это доказывает интерьер машины – он лишен детской наивности и любви ко всему яркому. Здесь всё, как у взрослых родственников, только проще и задорнее.

1

В этом раунде БМВ обошел соотечественника. «Икс-первый» получает золото за индивидуальность и завидные навыки в рулежке.



Марка решила не отставать от современных веяний и тоже предложила покупателям компактный кроссовер. Но, в отличие от БМВ, «Ауди» делала автомобили из «ку»-семейства под копирку: отличить Q5 от Q3 в потоке непросто.

«Ку-третий» похож на вседорожник больше, чем БМВ: высокая посадка за рулем, большой рост (БМВ на 63 мм ниже) и увеличенный дорожный просвет.

БМВ-X1

«Ауди-Q3»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

Обе компании выступают за свободомыслие, поэтому не стали загонять свои модели в узкие рамки однажды сформированных комплектаций. Покупателю предлагают сначала выбрать двигатель и коробку передач, а затем проявить максимум творчества и прикрепить к агрегатам все, что душе угодно.

У БМВ-X1 выбор двигателей шире, чем у «Ауди-Q3»: пять против трех. Для X1 припасено три бензиновых мотора – 150, 184 и 245 л.с. – и два дизеля: 177 и 204 л.с. У «Ауди-Q3» два бензиновых – 170 и 211 л.с., один дизель – 177 л.с. Автоматических трансмиссий у БМВ две, у «Ауди» одна.

Цена базового «Ауди» всего на 9000 рублей выше, чем у БМВ, – машина из Ингольштадта обойдется в 1 279 000 рублей за 170-сильную версию с механикой. Цены X1 стартуют с отметки 1 270 000 рублей. При этом мотор здесь слабее на 20 «лошадок», зато есть неоспоримое преимущество в виде автоматической трансмиссии. А вот полный привод в базе присутствует лишь у «Ауди», БМВ в начальной комплектации доступен только с приводом на задние колеса.

sDrive 18i



от **1 270 000** рублей

Наш выбор – **1 287 277** рублей

Именно столько попросят за автомобиль мощностью 150 л.с., собранный в Калининграде. Забугорная версия дороже на 4000 рублей, хотя полезного оборудования в ней заметно меньше. В российской машине есть противотуманки, задний парктроник, климат-контроль, подогрев передних сидений, спутниковая противоугонная система, электростеклоподъемники по кругу. Еще одно приятное дополнение – возможность выбрать окраску металликом без доплаты. Разве что за 17-дюймовые легкосплавные колеса придется доплатить 17 277 рублей (в базе идут стальные). Берем литье – штамповка на X1 не комильфо.

xDrive 20i



от **1 399 000** рублей

По сути, эта модификация лишь на 112 000 рублей дороже той, что на ступень ниже (если учесть стоимость колес). Но здесь уже и привод на все колеса, и 8-ступенчатая трансмиссия с более плавным переключением, и двигатель посолиднее – 184 л.с. К списку оборудования «дописали» более привлекательный тканевый салон и парочку декоративных элементов, а еще систему рекуперации энергии торможения. Поэтому мощная версия требует меньше топлива, чем 150-сильный вариант. У последнего расход в смешанном цикле равен 8,2 л на 100 км, а у 184-сильного X1 – 7,6 л.

Производитель приготовил еще одну комплектацию с этим же мотором – за 1 610 000 рублей. В нее добавили много интересного: обтянутый искусственной кожей салон, спортивный кожаный руль с обогревом, декоративные вставки из дерева. Кроме того, появились биксеноновые фары с омывателями высокого давления, датчик дождя и света, парктроники спереди и сзади.

Победа за БМВ. В его арсенале задний привод и автомат против полного привода и механики у «Ауди». Для города важнее все же тип коробки, чем колесная формула.

2.0 TFSI, 170 л.с.



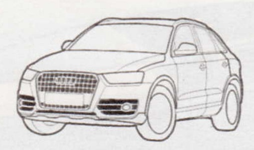
от **1 279 000** рублей

Наш выбор – **1 343 538** рублей

Базовое оборудование Q3 бедным не назовешь: климат-контроль, противотуманки, датчики света и дождя, четыре электростеклоподъемника и целый ворох систем безопасности. Для покупателей «ку-третьего» бесплатны лишь два цвета кузова – черный и белый. А вот за металлик или перламутр пожалуйте 34 955 рублей. Не устраивают 16-дюймовые колеса? Готовьте еще 29 583 рубля за простенький легкосплавный вариант на 17 дюймов. Самые дорогие диски с шинами обойдутся в 92 561 рубль, – мы к таким излишествам не готовы, поэтому остановимся на более щадящем варианте.

Еще одна статья расходов – коробка-автомат. Пока что 170-сильные не оснащают такой коробкой передач. Зато известна ее цена: 71 000 рублей! Когда появится сочетание «автомат плюс младший мотор», не говорят.

2.0 TDI, 177 л.с.



от **1 450 000** рублей

К сожалению, маркетологи «Ауди» пока не определились, каким оборудованием одарить эту модификацию: комплектация дизельного Q3 еще не сформирована. Известна лишь мощность кроссовера да то, что он оснащен роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями. Правда, эта версия до России еще не доехала, но ждать недолго.

БМВ-Х1

xDrive 20d



от **1 490 000** рублей

Дизельный X1 выдает 177 л.с. (ровно столько же у «Ауди»), у него 6-диапазонный автомат и есть все необходимое для комфортного передвижения: легкосплавные колеса на 17 дюймов, климат-контроль, задний парктроник, противотуманки, подогрев передних сидений и много всего по мелочи.

«Ауди-Q3»

2.0 TFSI, 211 л.с.



от **1 525 000** рублей

У «Ауди» разница между этими двумя версиями совсем уж сглажена. Да, мотор тут заметно резвее, да, появился автомат, но на этом можно подводить черту. Никаких других бонусов для покупателя не предусмотрено – оборудование точь-в-точь как на более дешевом Q3. Зато разница в цене между этими двумя модификациями ого-го! Возможность быстрее стартовать со светофора, не задумываясь о переключении передач, оценили в 246 000 рублей. Не слабо!

Как и в прошлой модификации, прибавляем сюда колеса побольше, окраску поярче и получаем (вернее, отдаем) 1 589 538 рублей. А стоит ли овчинка выделки? По мне, и 170 сил за глаза хватит.



1 Интерьер БМВ прекрасен в своей лаконичности, «Ауди» на его фоне проигрывает. **2** Приборы X1 просты и понятны, у Q3 они тоже в полном порядке. **3** Шайба управления в БМВ – гениальная находка инженеров. Да и рычаг коробки радует. **4** Более понятную, чем в БМВ, навигацию еще поискать. **5** Дизайнеры «Ауди», ну зачем так много пестрого? **6** Управление климатом – выпендреж ради него самого.







БМВ-Х1

«Ауди-Q3»

БМВ-Х1 | «Ауди-Q3»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Первый раз я столкнулась с такой проблемой: не могу разобраться с опциями. И БМВ, и «Ауди» так зашифровали информацию о ценах на дополнительное оборудование, что пришлось потратить на декодирование уйму времени. Покупатели одного из этих автомобилей, искренне вам сочувствую! Но все же пробраться через тернии мне удалось.

К сожалению, БМВ может предложить смену лишь декораций, но не действующих лиц. В списке дополнительного оборудования невероятное количество различных накладок, вставок, зонтиков (один даже с светодиодным фонариком) и тому подобной ерунды. Дельного, по сути, ничего.

В этом раунде безоговорочная победа за «Ауди»: среди его опций есть что выбрать.

«Ку-третий» можно усовершенствовать до бесконечности. Чего только не предлагает производитель! Но я все же остановлюсь не на безделушках вроде всевозможных накладок на всё и вся, а на том, что действительно полезно. Итак:

- задний парктроник – 21 487 рублей;
- круиз-контроль – 14 527 рублей;
- сигнализация – 21 487 рублей;
- электрозеркала с подогревом – 6 734 рубля;
- ксеноновые фары – 53 189 рублей.

Чтобы привести «Ауди» и БМВ к общему знаменателю, добавляем «ку-третьему» задний парктроник и подогрев боковых зеркал.

1 287 277 рублей | **1 371 759 рублей**

«Ауди» и БМВ то и дело наступают друг другу на пятки. Но все же БМВ чаще вырывается вперед – у Х1 хорошая подборка базового оборудования и автомат при меньшей цене.

БМВ – наш выбор!

ОБМЕННИК

Стоит ли при покупке новой машины сдавать старую в трейд-ин, разбиралась **Анна Клепач**; раздумья запечатлел **Георгий Садков**.

Чего только не предлагают нынче дилеры – и машину-то они сами на учет поставят, и каско оформят, и старый ваш автомобиль сами продадут. Как раз насчет последнего и возникает у клиентов куча сомнений. С одной стороны, удобно: отдал «старушку» дилеру, получил денежки – и катайся на новом авто. Но внутренний голос шепчет: «Не продешевить бы!». Я решила прорепетировать покупку и поехала в дилерский центр на своей «Мазде-3», которую, по легенде, собралась сдать в трейд-ин, намереваясь приобрести новую машину.



Итак, желанный автомобиль выбран, теперь надо максимально быстро и выгодно избавиться от старого. А чтобы узнать его цену, нужно провести оценку в салоне. Как правило, эта услуга бесплатна. Занимает она около двух часов.

Менеджер по комиссионным продажам для начала выведает всю биографию автомобиля. Вопросы типовые: пробег, число владельцев, на гарантии ли, где обслуживалась, имеется ли сервисная книжка, сколько ключей и так далее. Уже на этом этапе можно лишиться столь нужных «баллов». К примеру, автомобиль, у которого запасной ключ потерян, сразу вызовет подозрения и потеряет в цене. Отсутствие сервисной истории тоже не увеличит ликвидность. Лучше всего сдаваться в трейд-ин во всеоружии – со всеми документами, ключами и чеками из сервиса. Чем больше владелец предоставит информации о машине, тем лучше.





На самом деле отсутствие сервисной книжки – капля в море по сравнению с любыми царапинами и вмятинами. Даже небольшое повреждение кузова, по мнению дилера, требует окраски всей детали. А это минус 8000–10 000 рублей от стоимости машины. Странная логика: при продаже подержанной машины с рук покупатели обычно не столь привередливы к мелким недочетам внешности.

Но не стоит перед сдачей машины в трейд-ин сломя голову бежать в ближайший сервис, надеясь обвести оценщика вокруг пальца. В арсенале дилеров есть прибор, который покажет, окрашивали ли повторно ту или иную часть автомобиля. Доказать потом, что крупного ДТП не было, будет практически невозможно, – и, как следствие, ваша машина потеряет в цене еще больше! Так что и здесь лучше играть в открытую.

В своей рекламе дилеры обычно искушают обещанием принять любой автомобиль. Лукавят! Никто не захочет связываться с неликвидом, чтобы потом сбывать его целую вечность. Предпочтение – машинам, купленным у официального дилера, желательно не старше десяти лет и не дороже полутора миллионов рублей. Пятилетние иномарки среднего класса – лакомый кусочек для каждого продавца. Такую дилер возьмет с удовольствием.





После составления полного досье машину отправляют на мойку и в сервис. Здесь ее осмотрят со всех сторон чуть не под микроскопом – ни одна царапинка не останется незамеченной. А вот владельца в техцентр, скорее всего, не пустят: тайна следствия. Вернее, обследования.

Не удивляйтесь, но информацию о том, чтó именно в машине требует ремонта, вам не раскроют. Дилер таким образом страхуется от халявщиков, которые не собираются сдавать машину в трейд-ин, а лишь приехали за бесплатной диагностикой. Нужна достоверная картина – извольте платить.

Считаете цену чересчур заниженной? Не резон сгоряча хлопать дверью и бежать с объявлением о продаже в первую попавшуюся газету. Можно оставить машину на комиссию: дилер забирает товар, цену которому назначаете вы сами, и занимается его продажей. Но после того, как автомобиль найдет нового хозяина, придется отблагодарить салон за охраняемую стоянку, рекламу и предпродажную подготовку. Размер вознаграждения оговаривается заранее и, как правило, не превышает 10% стоимости машины. Такой вариант получается выгоднее, но приготовьтесь ждать.





Как правило, деньги перечисляются в счет покупки новой машины в течение часа и можно спокойно ехать домой на свежекупленной. Но это лучше обговорить заранее – бывали случаи, когда клиенту предлагали подождать сколько-то дней и только потом получить рублики. В таком случае преимущества трейд-ина перечеркиваются. Ведь вся его прелесть в том, что приехал на старой машине, а уехал на новой.

Скрестив пальцы на удачу, сижу перед менеджером и жду вердикта – сколько же мне предложат за мою «Мазду». Перед походом к дилеру я, разумеется, изучила вдоль и поперек объявления о продаже таких же «трешек». Выяснилось, что в среднем по больнице их оценивают в 400 000 рублей. Но менеджер пишет: 355 907. Маловато.

А может, лучше синица в руках, чем лишние 10–15% цены в небе? Судите сами. Толкаться в ГАИ и снимать самостоятельно машину с учета не придется – дилер берет эти заботы на себя. Закрашивать царапины, общаться с покупателями – тоже не мне. Уйдет не одна неделя, чтобы продать по объявлению, у дилера же 40 минут – и деньги на счете.

Работники отдела комиссионных автомобилей говорят, что прибыль салона не превышает 7% стоимости машины. Для них важнее продать новый автомобиль, а заодно дополнительные аксессуары, да и заполучить клиента в сервисный центр тоже неплохо. На самом деле это не совсем так: непопулярные машины, которые будет сложно продать, дилер старается купить по заниженной цене. И только ходовые – по стоимости, близкой к рыночной.



Время – деньги! Подумав, я соглашаюсь с назначенной менеджером ценой. Недостающую сумму можно взять в кредит в дружественном дилеру банке или внести наличными в кассу. В общем, будь я настоящим клиентом, уехала бы от дилера на новой машине. Пожалуй, когда придет время менять свою по-настоящему, так и поступлю.



РАБОТЯГИ

Жизнь у рабочих лошадок совсем не сладкая, со временем они изрядно подрывают свое здоровье. Как это сказывается на конечной цене, анализировал Игорь Тересенко.

Быстрее всех обесценится «СанЙонг-Актион Спортс». На это влияет ряд причин: дорогие запчасти и обслуживание, ненадежный пуск двигателя при низких температурах. Вдобавок часто летят форсунки, а подшипники ступиц не отличаются долговечностью (ходят 15 000–20 000 км). Зато машина может похвалиться экономичным и тяговитым двигателем, добротными отделочными материалами. На вторичном рынке реализовать «корейца» очень тяжело, такие машины продавцы обычно называют неликвидными. Запастись терпением придется на полтора-два месяца.

Чуть меньше теряет в цене «Мицубиси-L200». В его арсенале ряд полезных решений: полноприводная трансмиссия «супер селект», заднее стекло с электроприводом, большие наружные зеркала, беспроблемный и тяговитый двигатель. К недостаткам отнесем недолговечность элементов рулевого механизма и отсутствие салонного фильтра. Несмотря на то что подержанных L200 на рынке очень много, ликвидность модели высокая. Новый владелец находится через 12–15 дней.

Аналогичные потери стоимости ожидают и владельцев автомобилей «Мазда BT-50». Из достоинств пикапа отметим доступные расходники и запчасти, хорошую проходимость (все, что нужно, блокируется и понижается), высокую грузоподъемность (способен перевезти до 1,1 т груза). К минусам причислим частую смену масла (каждые 7500 км), тесный задний ряд, жесткую подвеску и низкую коррозионную стойкость номера силового агрегата. Тем не менее спрос на «мазды» устойчивый, хороший вариант уходит за 15–17 дней.

Немного лучше обстоят дела у «Ниссана-Навара», однако и у этой модели недостатков хватает: неравномерное распределение потоков отопителя (мерзнет левая нога водителя), частая течь крыши в местах крепления антенны и релингов (огрехи сборки), блеклый щиток приборов, гул заднего редуктора и недолговечные крестовины рулевого механизма. Имеются и положительные моменты: просторный салон, качественные отделочные материалы и мощный двигатель. Благодаря этому на рынке «ниссаны» не застаиваются и уходят за 10–15 дней.

Меньше всех обесценится «Форд-Рейнджер», хотя технически он брат-близнец «Мазды». Но и эта модель не без недостатков: отсутствует салонный фильтр, очень дорогие расходники и железо (а у BT-50 всё наоборот), мало места в заднем ряду.

Зато «Рейнджер» может похвастаться хорошей динамикой, экономичностью, эффективным отопителем и надежной подвеской. На поиски нового хозяина требуется от 17 до 25 дней.

ЗР

КАК СЧИТАЕМ

Оценку автомобиля за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже автомобилей в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель для отдельно взятой модели. Цифры приблизительные, нюансы наша статистика не учитывает.



SSANGYONG ACTYON SPORTS

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	900 000	740 000	650 000	600 000	530 000	490 000	
Уценка, %*	0	17,78	12,16	7,69	11,67	7,55	45

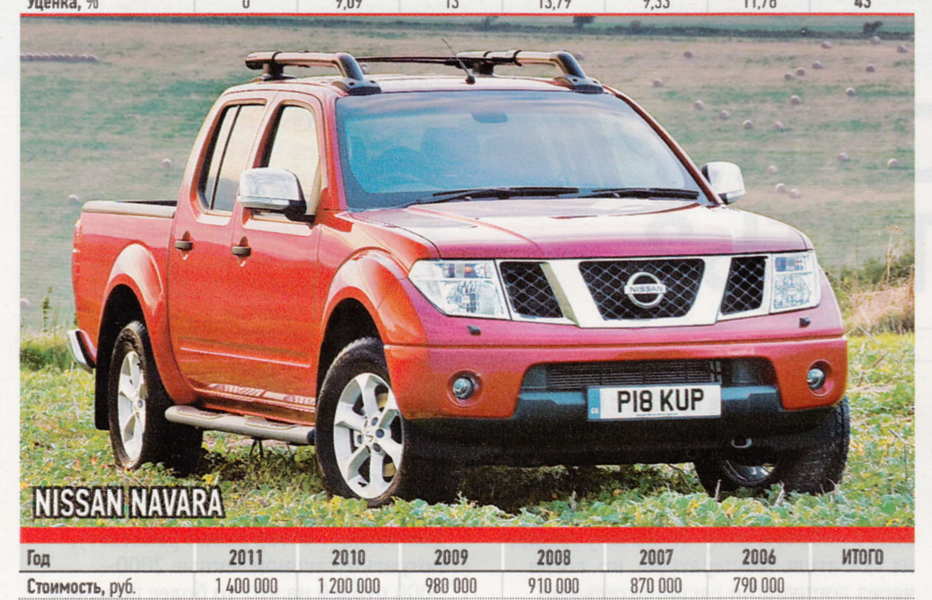
MITSUBISHI L200

Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 100 000	950 000	890 000	850 000	790 000	600 000	
Уценка, %	0	13,64	6,32	4,49	7,06	24,05	43

Здесь и далее – потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным агентства auto.rumart.ru.



Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 100 000	1 000 000	870 000	750 000	680 000	600 000	
Уценка, %	0	9,09	13	13,79	9,33	11,76	43



Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 400 000	1 200 000	980 000	910 000	870 000	790 000	
Уценка, %	0	14,29	18,33	7,14	4,4	9,2	41



Год	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	1 000 000	960 000	910 000	800 000	730 000	640 000	
Уценка, %	0	4	5,21	12,09	8,75	12,33	36



ГДЕ СОЛОМКУ ПОДСТЕЛИТЬ?

Максим Сачков

«ЛАДА-КАЛИНА»
- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июня 2008 года
- Пробег на момент отчета – 85 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2008, № 9; 2009, № 2, 9, 11; 2010, № 6, 7; 2011, № 3, 7

Хороший ли автомобиль «Калина»? Однозначно не отвечу даже после пройденных 85 000 км. С одной стороны, вполне современный, экономичный, просторный, удобный, а с другой... Если к невнятной управляемости, неидеальной плавности хода и назойливому шуму в салоне со временем привыкаешь, то смириться с непрогнозируемыми, стихийными неисправностями способен далеко не каждый. И чем дальше, тем чаще «Калина» подкидывает неприятные сюрпризы.

Лампочка разряда аккумулятора вспыхнула по вине вышедшего из строя генератора – уже второго на счету универсала. Оригинальный потребовал замены после 50 000 км, нынешний, от фирмы «Прамо», на 80-й тысяче. Тенденция? Попробуем разобраться в причинах вместе с производителями электроприборов и автомобиля (отчет читайте в следующем номере). Одна из возможных – генератор не справляется с повышенной нагрузкой, ведь на нашей «Калине» установлен кондиционер, потребляющий немало энергии.

Еще одна загадка – перегрев двигателя. Проявляется он, только если долго толкаешься в пробке с включенным кондиционером: стрелка начинает очень медленно ползти к красной зоне. Выключаешь кондиционер или вырываешься из затора – возвращается в рабочую зону. Поначалу грешил на указатель температуры, но, когда через лопнувший расширительный бачок вытек антифриз, сомнения развеялись. Инспекцию отложил до ближайшего ТО: будем промывать повторно радиатор, проверять термостат, осматривать водяной насос. Предположительный диагноз такой: система просчитана без запаса, даже минимальные отклонения вызывают сбои в работе (иномарки этим досаждают редко).

Кстати, водяной насос на 90 000 км рекомендуем заменить независимо от его состояния: такой операции нет в перечне сервисных работ, но опыт эксплуатации многих машин показывает, что редкие помпы переходят стотысячную отметку. Тем более что на этом ТО положено проверить ремень ГРМ и его ролики – логично совместить эти работы. А вот плановая замена датчиков кислорода на 75 000 км нам кажется перестраховкой. Подобную рекомендацию вы вряд ли найдете у других производителей: ресурс лямбда-зондов зависит больше от качества бензина, нежели от пробега. Иными словами, если датчики исправны (не горит лампа «Проверь двигатель», мотор ровно работает), потратьте сэкономленные 2000–3000 рублей на что-то более полезное.

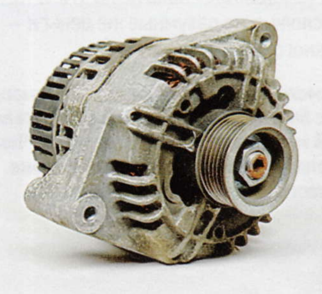
После трех лет эксплуатации перестал держать заряд оригинальный аккумулятор «Аком». Потратился на новую батарею «Бош» (56 А·ч), а отработавшую ресурс сдал в пункт приема: помог не только многострадальной природе, но и собственному бюджету, получив компенсацию в пару сотен рублей. Сейчас утилизацией аккумуляторов занимаются многие фирмы даже в небольших городах, – не поленитесь, воспользуйтесь их услугами.

Для спецтеста на заднюю ось универсала установили дисковые тормоза (ЗР, 2011, № 7). Такая рокировка абсолютно законна: техосмотр наша «Калина» прошла без нареканий. Хотя на всякий случай я захватил сертификат, выданный производителем – фирмой «АвтоСпортТехника». Переделка потребовала заменить не только вполне живые барабанные механизмы (колодки изношены примерно



Из амортизаторных стоек вновь потекла жидкость. Производитель другой – питерская фирма «РусАм», а причина выхода из строя та же, что и у первого заводского комплекта: коррозия штока.

Еще один генератор вышел из строя. Узел поменяли в сборе по двум причинам. Первая – низкое качество продаваемых запчастей. Вторая – хотим предъявить прибор производителю и вместе разобраться с причинами отказов.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНА» (0–85 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–65 000 км)	**201 094**
Из них на бензин (А95)	135 200
Расходы на содержание (65 000–85 000 км)	**80340**
Из них на бензин (средний расход – 7,7 л/100 км)	43 120
ТО-75 000 (только материалы)	2600
Лампы фар и фонарей	520
Генератор	3650
Расширительный бачок + антифриз (3 л)	400
Резина «Континенталь-Конти Премиум Контакт 2» + шиномонтаж	16 000
Брелок с иммобилайзером + обучение	2080
ШРУС наружный	1380
Стойки и амортизаторы SS20	5250
Передние тормозные колодки «Феродо» (комплект)	500
Развал-схождение	1200
Щетки стеклоочистителя «Алко»	400
Аккумулятор «Бош»	2260
Манжета кулисы коробки передач	30
Щетки стеклоочистителя «Чемпион» (зимние)	950
Общие расходы (0–85 000 км)	**281 434**
Стоимость 1 км пробега	3,31

наполовину), но еще и ступицы. Увы, вместе с исправными подшипниками. Посмотрим, как переживут новые тормоза соленую зиму и насколько быстро будут изнашиваться колодки и диски. По первым прикидкам, вдвое медленнее, чем на передних колесах.

Для себя я могу четко сформулировать главное достоинство и одновременно недостаток «Калины»: машина часто требует внимания. Для пишущего регулярные отчеты об эксплуатации это ценнейший образец, для простого владельца – источник дискомфорта. А ведь последних намного больше. ЗР



В шарнир привода колеса на заводе положили мало смазки, вот он и застучал. «Гранаты» для машин с антиблокировочной системой отличаются лишь дополнительным зубчатым колесом для съема сигнала, а стоят примерно в полтора раза больше обычных. Причем альтернативу оригинальным деталям найти не удалось.

Дописанный материал решил перечитать на следующее утро, но «Калина» опять внесла коррективы в мой график. В списке устраненных неисправностей появилась новая строчка: замена текущего сальника кулисы коробки передач и изношенных втулок тяги. Следующими могут оказаться элементы управления двигателем: регулятор холостого хода (машина иногда перестает держать холостые обороты) и датчик скорости (стрелка спидометра порой гуляет от 0 до 200).



«Калине» с 1,4-литровым двигателем для уверенного штурма бездорожья не хватает тяги на низких оборотах. Поэтому сложные участки приходится преодолевать ходом, благо дорожный просвет под защитой почти 170 мм.



ВОЗДАЯНИЕ

Мои автороманы складывались всегда весьма своеобразно: особую притягательность находил в тех моделях, которые уже покидали конвейер. «Мазда-Трибьют» была из таких. **Сергей Баландюк**.

Родителям требовалась вместительная машина с автоматом, мощным двигателем и максимально простым в пользовании полным приводом – кроссовер для городского перемещения и подмосковных вояжей. «Сузуки-Гранд Витара», «Тойота-RAV4» и «Хонда CR-V» не блистали мощностью, «Спортидж» и «Туссан» показались тесноватыми, «Фрилендер» был запредельно дорог. После недолгой выбраковки выбор пал именно на «Трибьют» (в переводе с английского – воздаяние) – взрослый автомобиль с оптимальным соотношением цена/качество.

Американец по рождению, японец по имени, европеец по жизни – типичный симбиоз тех тучных для мирового автопрома лет. Гибрид джипа с легковушкой, как тогда писали. У нас оказалась самая богатая комплектация, продававшаяся на российском рынке: трехлитровая «шестерка», автомат, полный привод, кожаный салон, люк. Типичная черта «американцев» тех лет – отсутствие климат-контроля даже за доплату, а также двухдиновая магнитола. От этой опции мы сразу отказались в пользу однодиновой с MP3 и удобной полочкой для мелочовки.

Общий перечень замен за сто с лишним тысяч пробега: один потекший передний амортизатор плюс два задних по гарантии, два комплекта передних тормозных дисков с колодками, один из которых оказался дилерским браком, иссякший штатный аккумулятор. Все остальное – необременительные регламентные ТО: фильтры, свечи, масла и прочие жидкости, заменяемые по предписаниям инструкции.

Mazda Tribute

- Год выпуска – 2004-й
- В эксплуатации – с 2006 года
- Пробег – 110 000 км
- Средний расход бензина А92 – 14,5 л/100 км

От дилерского обслуживания отказался сразу по истечении гарантии, поскольку обнаружил через профильный форум недорогой сервис, во многом превосходящий фирменный обязательностью и качеством работы. Многое можно сделать и самому: замена лампочек – секундное дело, фильтры, предохранители – в открытом доступе. Жаль, это не относится к свечам: чтобы поменять их на первом ряду цилиндров, придется снимать впускной коллектор. Известны случаи, когда нерадивые сервисмены их не меняли, ограничиваясь лишь легкодоступным вторым рядом.

Две сотни «лошадей» способны задирать иных любителей стрит-рейсинга. Характер у двигателя верховой, с приятным подхватом. Заводит! По части динамики «Трибьют» до сих пор вполне конкурентоспособен. Для меня это важно, так как за рулем нередко оказывается нежный пол – мама, супруга, сноха, а для них мощность во время обгона лишней не будет. Хотя автомобиль не для гонок. Метаться из ряда в ряд на нем несподручно – от легкомыслия отвращают большие крены и длинный руль.

Мощный «американец» в городе питался усиленно, порой требовал до 17 л на сотню. Однако можно и сэкономить. Гидротрансформатор блокируется на высшей передаче уже на 1500 об/мин, что соответствует 70–80 км/ч. На трассе в этом режиме выходило всего 9 л/100 км. Итого в смешанном цикле 14–15 л.

Сейчас, глядя на все многообразие жанра SUV, понимаю, что менять мое «Воздаяние» пока не на что. В том же размере – дорого и сложно, за разумные же деньги – мелковато, без должного размаха. **ЗР**





От штатной двухдиновой «музыки» можно смело отказаться, променяв размашистые кнопки на MP3-плеер и удобную полочку с бортиком для мелочовки или телефона. Набор микроклиматических удовольствий минимален, зато оригинален. Чтобы выключить обдув, нужно перевести селектор режима в вертикальное положение. Вспомнил о рециркуляции – вращай ручку скорости потока налево. Америка!

И ПО СЕЙ ДЕНЬ СЧИТАЮ, ЧТО У «ТРИБЬЮТА» QUANTUM SATIS ТЕХ СВОЙСТВ, КОТОРЫЕ Я ЦЕНЮ В АВТОМОБИЛЕ, – ПРОСТОТА И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, ЗАПАС КОМФОРТА. И КАКАЯ-ТО ОДУХОТВОРЕННОСТЬ, КОТОРОЙ НЕ НАХОЖУ В ЕГО СОВРЕМЕННИКАХ.



Дилеры марки принимают заказы на пятидверный «А1 Спортбек». На российском рынке автомобиль пока представлен лишь с 122-сильным двигателем объемом 1,4 л. Стоимость базовой версии А1 – 849 000 рублей. В список оборудования включили спортивный трехспицевый руль, «старт-стоп», передние подушки безопасности и аудиосистему. Первые автомобили поступят в салоны в марте. По сравнению с трехдверной модификацией машина стала просторнее – за счет увеличившейся высоты салона. «Ауди-А1 Спортбек» предлагают с четырьмя сиденьями, пятое можно заказать без доплаты.

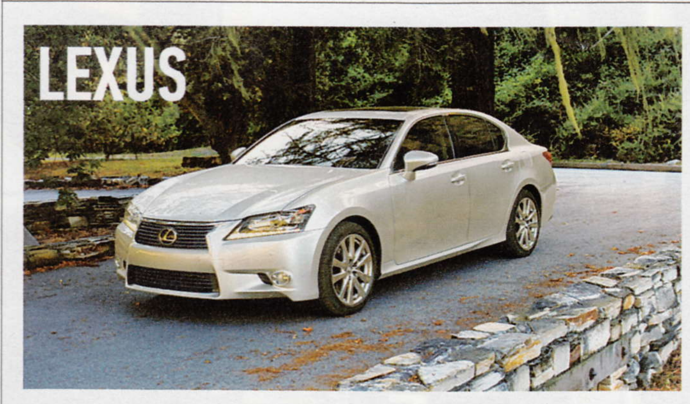
Также начат прием заказов на обновленную модель А4. Покупатели могут выбрать между седаном или универсалом. Цены стартуют с отметки 1 130 000 рублей. Переднеприводные версии доступны с механикой или вариатором, а вот для полноприводных предлагают ту же механику и робот с двумя сцеплениями. Базовую А4 оснастили мотором мощностью 120 л.с. (объем 1,8 л). Кроме того, доступны бензиновые двигатели: 170, 211 и 272 л.с., а дизели развивают 143 или 245 л.с. (последние доступны только для седана).

Есть и спортивная версия – S4. Ее стоимость от 2 500 000 рублей. Под капотом 3-литровый TFSI с нагнетателем, развивающий внушительные 333 л.с. При этом расход топлива, как обещает производитель, колеблется у отметки 8 л/100 км.





Японская компания рассказала о планах развития в России. К концу следующего года количество дилерских центров планируется увеличить до ста (сейчас их восемьдесят пять). При этом руководство пошло на смелый шаг – открытие официальных салонов на Дальнем Востоке: во Владивостоке, Хабаровске и Находке.



Компания готова начать продажи седана GS нового поколения. На старте покупателям предложат заднеприводный GS 250 и GS 350 с полным приводом. Гибридная версия GS 450h появится чуть позже. Базовый автомобиль получил бензиновую 2,5-литровую «шестерку» мощностью 209 л.с. и 6-ступенчатый автомат. А под капотом полноприводной модификации – двигатель объемом 3,5 л, который развивает 317 л.с. Рубеж 100 км/ч такой автомобиль преодолевает через 6,3 с после начала движения.

В базовом исполнении «Лексус-GS» оснащен подогревом передних сидений, боковых зеркал и ветрового стекла в зоне стеклоочистителей, электрорегулировкой передних сидений, круиз-контролем, биксеноновыми фарами, камерой заднего вида, а защитят седоков десять подушек безопасности.

Цены на новое поколение «Лексуса» объявят в ближайшем будущем. Скоро марка запустит в России программу Lexus Trade-in, которая будет действовать у всех дилеров без исключения.



Во Всеволожске стартовало производство нового «Форда-Фокус» с кузовом универсал. Автомобиль в исполнении «Тренд» (1,6-литровый двигатель мощностью 85 л.с. и механическая коробка передач) обойдется в 634 000 рублей. Цена новинки на 35 000 рублей больше, чем у хэтчбека в аналогичной комплектации. В списке оборудования фронтальные подушки безопасности, кондиционер, система стабилизации, аудиоцентр и обогрев боковых зеркал. За более мощную версию (105 л.с.) придется доплатить 12 000 рублей.

Кроме того, выросли цены на хэтчбеки и седаны «Фокус». Базовая версия пятидверки стоит теперь 532 000 рублей (против прежних 499 000), а седан – 542 000 рублей (раньше – 509 000). Мощность мотора при том же объеме теперь 85 л.с., а не 105, как раньше. «Форд» обещает в скором времени провести ревизию линейки моторов, добавив к ней новые. Расширен список опций. К примеру, аудиосистемы с модулем «блютус» и голосовым управлением научились распознавать команды на русском языке.

CHEVROLET



На заводе «Дженерал моторс» под Санкт-Петербургом началось серийное производство хэтчбеков «Круз». Российский автомобиль вот-вот появится у официальных дилеров. Пятидверка получила два бензиновых мотора: 109 и 141 л.с. Трансмиссий тоже две: 5-ступенчатая механика, 6-диапазонный автомат. Как и седан, хэтчбек предлагают в трех комплектациях: «Бэйс», LS и LT.

Младшее исполнение включает в себя обогрев и электрорегулировку боковых зеркал, CD-проигрыватель, четыре подушки безопасности, передние электростеклоподъемники. Самая дорогая комплектация порадует 17-дюймовыми легкосплавными колесами (против 16-дюймовых стальных в базе), климат-контролем, круиз-контролем, датчиками дождя и света.

Первое время в палитре окраски кузова будет лишь три цвета, но обещают, что в марте их станет уже восемь.

HYUNDAI



«Солярис» этого модельного года подорожал. В зависимости от комплектации его цена подросла с 8 до 30 тысяч рублей. Базовый седан стал на 10 000 рублей дороже, а стоимость хэтчбека в таком же исполнении не изменилась. Теперь во всех комплектациях есть салонный фильтр и датчик наружной температуры. Кроме того, у всех «солярисов» появится обшивка крышки багажника, а изоляция капота станет лучше. У самой дорогой версии «Фэмили» в списке оборудования появились камера заднего вида и автозатемняющееся зеркало заднего вида.

OPEL

«Опель» объявил цены на обновленный кроссовер «Антара»: от 1 020 000 рублей (до фейслифтинга автомобиль стоил 940 000 рублей). От предыдущей версии эта «Антара» отличается видоизмененными бампером и решеткой радиатора. В интерьере также появились нововведения – дополнительный цвет обивки и другая компоновка центральной панели.

Более существенные изменения – в линейке моторов. Так, на смену 3,2-литровому двигателю в 227 сил пришел 3-литровый, мощностью 249 л.с. Кроме того, у «Антары» теперь есть два дизеля: 163 и 184 л.с.

Базовая «Антара» с двигателем 2,4 л (170 л.с.), 6-ступенчатой механикой и полным приводом оснащена четырьмя электростеклоподъемниками, климат-контролем, подогревом передних сидений, передними фронтальными и боковыми эйрбегами, а также надувными шторками безопасности.





RENAULT

Французы обновили компактный вседорожник «Колеос». Цена стартует с 999 000 рублей. На выбор предлагают два мотора: бензиновый (171 л.с.) и дизельный (150 л.с.) – и три трансмиссии: автоматическую, роботизированную и механическую. В список оборудования базовой комплектации вошли противотуманки, кондиционер, подогрев передних сидений, четыре электростеклоподъемника, фронтальные эйрбеги, боковые подушки и шторки безопасности. Обновленный «Колеос» можно отличить от предшественника по хромированной решетке радиатора и более узким фарам, в боковых зеркалах появились повторители поворота.



ВСЕ ХОДЫ ЗАПИСАНЫ

Автомобильные видеорегистраторы стремительно набирают популярность: они позволяют не только задокументировать встречу с ГИБДД или с другим участником ДТП, но и заснять нарушения Правил дорожного движения третьими лицами, будь они с мигалками или без оных. **Алексей Воробьев-Обухов** тестирует новую партию регистраторов.

ТАБЛИЦА УМНОЖЕНИЯ

Современные видеорегистраторы не просто тупо записывают все, что попадает в их объектив, – они снабжены целым рядом опций, каждая из которых умножает цену. Посмотрим, насколько необходимы эти примочки.

Начнем с дисплея. Это, безусловно, удобная вещь: позволяет легко сориентировать прибор, контролировать процесс записи (идет или нет), тут же просмотреть отснятый материал. При этом размер экрана не столь важен: детально ролик высокого разрешения вы будете разглядывать, сидя за домашним компьютером. А небольшие дисплеи сегодня практически не повышают цену устройства.

Дополнительная камера нужна тем, кто хочет снимать не только снаружи, но и внутри салона. Конечно, не беседу с вымогателем в погонах – для нее приглашают в служебное авто. А вот таксистам такая запись может пригодиться. Кроме того, задняя камера захватывает происходящее за боковыми стеклами.

Микрофон уже и не опция, сегодня он почти всегда есть в базе. Записывает разговоры внутри машины, это бывает очень кстати.

Датчики удара (иногда их называют акселерометрами, G-сенсорами) позволяют защитить последний файл, записанный перед столкновением. Дело в том, что регистраторы заносят информацию «по кольцу», то есть, заполнив всю флешку, начинают стирать первые файлы, заменяя их новыми. Иногда человек после ДТП забывает остановить запись и потом вдруг обнаруживает, что предъявить в суде уже нечего! Датчик удара снабжает последний перед столкновением файл атрибутом «только для чтения», запрещая стирание. Снять этот запрет можно лишь при просмотре на компьютере.

Датчик движения – примерно то же, что функция автоматической записи звука в диктофоне. Видеорегистратор будет спокойно спать в оставленном на стоянке автомобиле, но начнет запись, как только в его поле зрения появятся движущиеся объекты.

Поможет выяснить, кто обидел вашу «лошадку» на парковке.

GPS-модуль позволяет привязать запись не только к моменту времени, но и к месту. При этом координаты видны прямо на картинке либо проявляются при просмотре записей с помощью специальной программы. В последнем случае обычно можно увидеть и скорость автомобиля в каждый момент.

Флеш-карта нужна любому прибору, но мы включили ее в список опций, так как она идет в комплекте не с каждым видеорегистратором. Обычно используются карты SD или микро-SD. Первые удобнее, поскольку больше размером: их не так легко обронить и потерять в салоне автомобиля. Кроме того, такую, как правило, можно вставить в слот ноутбука без всяких переходников. Что касается памяти, то большая нужна тем, кто ведет полный видеодневник своих поездок, а не только запись происшествий. В последнем случае вполне хватит и 2 Гбайт.

О ЧЕМ РАССКАЖУТ ЦИФРЫ

Кроме всем понятных цифр на ценнике регистраторы имеют множество технических характеристик; некоторые очень важны, а другие можно просто принять к сведению. Например, разрешение и размер встроенного дисплея второстепенны: вряд ли вы будете пристально изучать записи в HD-качестве прямо в машине. А вот разрешение самой видеозаписи – другое дело. Чтобы уверенно различить действующие лица и номера машин, потребуется разрешение HD 720p и частота кадров около тридцати в секунду. Разрешение Full HD в 1080 пкс для регистратора не слишком актуально, но стоит,

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВИДЕОРЕГИСТРАТОР SHO-ME HD05-LCD, Китай

Ориентировочная цена – 2000 руб.

Несмотря на цену из разряда «да это же даром!», картинка не хуже, чем у старшего брата. Более того, заявлено даже больше пикселов: 1280 × 960. Экран тоже побольше – 2,8 дюйма. Но это – всё: выхода на телевизор не предусмотрено. Для детального просмотра необходим ноутбук или компьютер. Длительность видеороликов от 2 до 15 минут, причем имеется и датчик движения. Но запись по его сигналу длится всего 5 секунд, тогда как обычно – полминуты. При переходе от ролика к ролику теряется 3 секунды времени. Угол обзора 120°. Аппарат морозоустойчив, работает от –20 °С. Флешка микро-SD вмещает до 32 Гбайт.





ПОРТАТИВНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА VARTA V-GPS53C, Китай

Ориентировочная цена – 3000 руб.

Спросите, при чем тут видеорегистратор? А вот его глаз, притаился на задней стенке. Это яркий представитель комбинированного устройства. На нем можно прокладывать маршрут («Навител»), проигрывать аудио- и видеофайлы, читать книги… Но вернемся к собственно видеорегистратору. Его параметры весьма скромные: угол обзора камеры всего 70°, ее разрешение – давно забытые 0,3 Мпкс. Видеоролики по 3 минуты записываются в формате 640 × 480 пкс, причем есть цифровой зум. Хотя зачем он при таком-то угле обзора? Хочется сказать что-то хорошее об этом приборе именно как о регистраторе… Вот: сенсорный экран устройства большой, с диагональю 5 дюймов – спасибо навигатору. Но если надеетесь, что разработчики предусмотрели запись координат в видеофайлы, то сильно ошибетесь: здесь оба прибора работают совершенно независимо друг от друга, деля лишь общий монитор. Зато за такую цену – и сразу два зайца.







ВЫБОР ЗР

АВТОМОБИЛЬНОЕ РЕГИСТРИРУЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО LEXAND LR-3000

Ориентировочная цена – 4300 руб.

Камера позволяет записывать видео разрешением HD 720p и делать фотоснимки в 1,3 Мпкс при угле обзора 120°. Встроенного аккумулятора (поменять его нельзя!) емкостью 800 мА·ч хватает на час-другой автономной работы. Длительность роликов от 1 до 5 минут, причем пишутся они внахлест, – переход от одного к другому происходит без потери информации. Есть датчики движения и удара, микрофон. Дисплей небольшой, двухдюймовый, но предусмотрен HDMI-выход на телевизор. Автомобильную ориентацию прибора подчеркивает его способность работать от –10 °С, в отличие от типичного рубежа 0°С: это важно для зимних условий. Флешка микро-SD емкостью до 32 Гбайт. Кронштейн держателя неудобен тем, что не позволяет придвинуть регистратор к стеклу. В итоге он записывает изрядную часть торпедо, тогда как обзор вниз перед капотом ограничен.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВИДЕОРЕГИСТРАТОР SHO-ME HD08-LCD, Китай

Ориентировочная цена – 4800 руб.



В нашей выборке это самый миниатюрный прибор: его размеры всего 63 × 48 × 25 мм. Камера пишет видео с разрешением HD 720p и делает фотоснимки в 1,3 Мпкс при угле обзора 120°. Аккумулятор сменный, емкостью 800 мА·ч. Длительность роликов от 2 до 15 минут, перерыв между ними трехсекундный. Есть датчик движения, микрофон. Дисплей небольшой, двухдюймовый, но предусмотрен HDMI-выход на телевизор. Прибор весьма морозоустойчивый: работает аж на 20-градусном морозе. Флешка микро-SD емкостью до 32 Гбайт.





АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВИДЕОРЕГИСТРАТОР PARKCITY DVR 500, Китай

Ориентировочная цена – 5500 руб.



Симпатичный серебристый корпус – недостаток прибора: слишком заметен. В остальном весьма достойный аппарат, способный записывать как обычное видео, так и Full HD, делать фотографии «весом» 5 Мпкс, в том числе со светодиодной вспышкой. Угол обзора 120°. Длину ролика можно изменять в пределах от 1 до 15 минут, имеется датчик движения. Кроме картинки пишет звук в салоне. Экран небольшой, всего 2 дюйма, но возможно подключение напрямую к телевизору, обычному или Full HD. Есть сменный аккумулятор емкостью 1000 мА·ч. Регистратор можно носить на ремешке в качестве фотовидеокамеры и даже устанавливать на штатив. Карта памяти – полноразмерная SDHC, емкость до 32 Гбайт. Управление достаточно простое, интуитивно понятное.





понятное дело, дороже да и к объему памяти требовательнее.

Еще одну весьма важную характеристику производители обычно не сообщают. Речь о том, что между записываемыми видеороликами может оставаться зазор в 2-3-4 секунды. И если по закону подлости что-то произойдет именно в этот момент, картинки у вас, увы, не будет! Есть приборы, которые пишут внахлест, но узнать, способен ли на такое конкретный видеорегистратор, часто удается лишь после его покупки. С этой точки зрения удобнее приборы с более протяженными записываемыми фрагментами: вероятность попасть в паузу меньше. Так что 3 минуты тут однозначно лучше 30 секунд.

Угол обзора чрезвычайно важен для съемки конфликтных ситуаций. Если он меньше 120°, в поле зрения попадет только то, что происходит прямо перед капотом. Удар в крыло останется незафиксированным: как бы ни старался G-сенсор защитить нужный файл, на нем ничего важного не окажется! Искажение широкоугольного объектива можно простить, тут важнее факты, а не правильная перспектива. В этой связи упомянем также конструкцию держателя: у некоторых моделей она не позволяет выдвинуть регистратор близко к стеклу. В результате сужается поле зрения, появляются мешающие блики.

Еще одна характеристика, влияющая на удобство пользования, – формат записи файлов. Если он стандартный, сможете без проблем посмотреть «кино» на любом компьютере, а то и прямо по телевизору. Специальные форматы требуют установки программного обеспечения, а иногда и наличия родной флешки с таковым. Отформатировав ее, рискуете потерять возможность просмотра записей; об этом всегда предупреждают в инструкции, читайте внимательно! К преимуществам таких программ обычно

ПОМОГИТЕ СУДЬЕ!

Вообще-то, видеозапись – это не самый сильный аргумент в суде. У нее должен быть юридический статус! А потому помните: факт наличия видеоинформации и ее изъятия с места ДТП должен быть отражен в милицейском протоколе. Для судьи это означает, что изменить или переделать запись владелец регистратора не мог. В противном случае доверия к такой информации гораздо меньше.

Федеральный закон РФ «Об обязательном экземпляре документов» не предусматривает деления на «цифровые» и «аналоговые» доказательства. Вежливо, но настойчиво попросите оформляющего аварию инспектора вписать в протокол марку и модель регистратора, способ его установки и ориентацию камер, тип носителя информации и т. п. Пример: «Карта памяти SD синего цвета, с царапиной в виде Z». Очень важно, чтобы время на сделанной записи совпадало с реальным, поэтому следите за правильной установкой часов в приборе. В идеале нужно, чтобы изъятие носителя происходило в присутствии понятых. Перед тем как отдать флеш-карту инспектору, следует запечатать ее (в присутствии тех же понятых) в подходящий конверт.

Если сотрудник ДПС отказывается фиксировать факт наличия видеозаписи, тогда обязательно сошлитесь на свой видеорегистратор в объяснениях! И, прежде чем подписать протокол об административном правонарушении, сделайте в нем запись об отказе инспектора и своем несогласии с этим.

Во время судебного разбирательства надо быть готовым дать пояснения, касающиеся работы «черного ящика», и предоставить суду технические устройства (ноутбук с программным обеспечением или портативный видеоплеер) для воспроизведения записи.

относятся удобство получения снимков с нужных кадров, дополнительная информации о скорости движения и т. п.

Разрешение фотокамеры важно для тех, кто захочет сделать фотоснимки места происшествия. Разумеется, отдельного фотоаппарата в видеорегистраторе нет, но в режиме фотосъемки он позволяет делать снимки с куда более высоким разрешением, чем при видеозаписи. В любом случае качество фотографий будет хуже, чем у фотоаппарата, но лучше, чем у телефона. Для этого режима важной окажется емкость встроенного аккумулятора. Ведь провод, тянущийся к прикуривателю, не позволит, например, обойти машину и сфотографировать ее сзади.

Наконец, мы не стали оценивать возможность использовать видеорегистратор в качестве, например, видеоплеера или фоторамки. Для этого все-таки лучше подойдет отдельный гаджет с ярким и большим (дюймов на семь минимум) экраном, а такие в видеорегистраторы не ставят.

В ОДНОМ ФЛАКОНЕ

На рынке имеется ряд моделей, совмещающих в себе видеорегистратор, радар-детектор, навигатор в любых комбинациях, а то и все вместе. Стоит ли такая игра свеч? С одной стороны, не придется усназать ветровое стекло несколькими приборами на присосках. С другой – затрудняется управление столь сложным агрегатом и появляются нюансы. Например, в одном из проверенных нами приборов камера оставляет желать лучшего, навигатор нельзя развернуть экраном к себе, поскольку тогда объектив тоже повернется вбок. Вообще, почти всегда справедливо правило: универсальные приборы имеют худшие характеристики, чем специализированные.

ПРИБОРЫ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЛИ

Мы расположили видеорегистраторы в порядке возрастания цены. А вот сделать «выбор ЗР» оказалось не так просто: мнения разделились. Кому-то важна возможность сделать копию перед составлением протокола, другому хочется иметь под рукой еще и приличный фотоаппарат, у третьего в машине не работает отопитель, а четвертый непременно желает еще и навигацию за те же или даже меньшие деньги. Поэтому предлагаем не воспринимать наш выбор как догму, а внимательно прочесть краткие описания приборов. Еще лучше – как следует повертеть их в магазине, прежде чем идти в кассу. ЗР

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ DOD F500LHD, Тайвань, MYSTERY MDR-800HD, Китай



Ориентировочная цена – 6500 и 4700 руб.

Эти два близнеца в нашей выборке отличаются друг от друга ценой, названием и происхождением. Они записывают обычное видео и Full HD, делают фотографии в 5 и 12 Мпкс (последние, разумеется, с экстраполяцией) и даже со светодиодной вспышкой. Угол обзора 120°. Ролик длится от 1 до 15 минут, не забыты датчик движения и микрофон. Экран диагональю 2 дюйма, можно подключить обычный телевизор или Full HD. Сменный аккумулятор рассчитан на 1000 мА·ч. Пригоден в качестве носимой фотовидеокамеры, в том числе для съемки со штатива. Карта памяти SDHC емкостью до 32 Гбайт. Встроенное программное обеспечение включает коррекцию экспозиции и баланса белого у фотокамеры. Но вот редактор, как и функция резервного копирования, не предусмотрен. Об этом упоминаем потому, что у устройств есть очень похожие аналоги – ASV Q2 и КАРКАМ Q2.





АВТОМОБИЛЬНЫЕ ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ ACV Q2, КАРКАМ Q2, Китай



Ориентировочная цена – 6400 и 5200 руб.

Близнецы-братья, различающиеся лишь ценой и названием, пишут видео и обычное, и Full HD, делают фотографии в 5 и 8 Мпкс (последние, впрочем, с цифровой экстраполяцией), в том числе со светодиодной вспышкой. Ночью можно убрать встроенный ИК-фильтр для увеличения чувствительности камеры. Угол обзора 120°. Встроен датчик движения; длительность ролика устанавливается по желанию: от 1 до 45 минут; перерыва между роликами нет. Вместе с картинкой пишет звук в салоне. Экранчик 2-дюймовый, есть выходы для подключения к телевизору, обычному или Full HD. Сменный аккумулятор на 1000 мА·ч. Прибор можно взять с собой подобно любой фотовидеокамере, при необходимости – установить на штатив. Карта памяти – полноразмерная SDHC, емкость до 32 Гбайт. Управление интуитивно понятно. Встроенное программное обеспечение предусматривает такие настройки фотокамеры, как коррекция экспозиции и баланса белого. А для видеозаписей есть видеоредактор (!), позволяющий вырезать нужный фрагмент и скопировать его во встроенную память. Это полезно, если флешку заберет инспектор ГИБДД.





СТОП СИГНАЛАМ

Лампы в стоп-сигналах перегорают чаще, чем в других приборах. Оно и понятно: число включений у них многократно больше. Изделия какой фирмы надежнее, выясняли **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.



Чтобы приблизиться к реальным условиям работы стоп-сигналов, мы заставляли лампочки то и дело вспыхивать и крепко трясли подопытных. Напомним читателям, что срок службы лампочек накаливания очень сильно зависит от напряжения. Поэтому вместо того, чтобы ждать тысячи часов, можно ускорить процесс, повышая напряжение до значений, которых в бортовой сети, конечно же, не бывает. Сказать при этом, каким будет реальный ресурс, невозможно, зато сравнить лампочки между собой – легко. Та, которая на стенде перегорит первой, и в автомобиле проработает меньше, а та, что останется гореть дольше всех, заслужит звание победителя.

Участников испытаний разделили на две группы: однонитевые и двухнитевые – в зависимости от моделей авто. Кроме того, мы решили потрясти инновационную светодиодную «лампочку» SHO-ME. О том, что ставить подобные вместо нормальной лампы нельзя, мы многократно писали – и подтверждаем еще раз. С лампами накаливания такие светодиодные стоп-сигналы тягаться не могут: их почти не видно, особенно на фоне включенных габаритов. А любители физики могут поспорить между собой, каким станет спектр голубоватого светодиода, пропущенный через красный светофильтр.

Любопытно, что в целом лампы стоп-сигналов оказались куда более живучими, нежели их коллеги из головной оптики. Если те испытания закончились на рубеже 18,5 В, то «стоповые» здесь, по сути, только начались. Первая лампочка (заметьте, безымянная!) погасла лишь при 19 В, а победитель продержался аж до 22 В, но и в этом варварском режиме исправно светил несколько часов. Кстати, о часах: их на испытания ушло много – по четыре на каждые полвольта, начиная с 14,5 В.

Печальный, но ожидаемый итог: перегорели все лампы, кроме светодиодной. Конечно, на самом деле ее не стоило пытать таким образом, ведь законы, которые описывают происходящее с нитью накаливания и с кристаллом кремния, совершенно разные. Тем интереснее результат: даже при 22 вольтах в лампе еще оставались работоспособными около половины светодиодов! Так что в реальном автомобиле это был бы вечный свет, хотя, увы, довольно тусклый. Но со временем потускнели от осевшего на колбу вольфрама и обычные лампочки: эффект, который в галогенках не наблюдается. Получается, есть смысл в профилактической замене столь важных для безопасности ламп.

Конкретные результаты (в часах и вольтах) показаны на фото, где все лампочки расставлены по часовой стрелке в порядке перегорания. Какие же выводы? Во-первых, наличие второй нити накаливания не влияет на долговечность первой. Во-вторых, безымянное изделие хоть и стоит пятерку, но прослужит меньше и почернеет раньше. И наконец, похоже, что победа лампы OSRAM в предыдущем тесте не была случайной. Знают там, видимо, некую тайну долголетия. **ЗР**

ТОЛЬКО ПОХОЖИЕ

Изготовители автомобилей не слишком задумывались о бедном владельце, который решит сам поменять лампочку стоп-сигнала. Мало того, что лампы бывают цокольные и бесцокольные, – первые только кажутся одинаковыми. И ладно бы еще однонитевые или двухнитевые, так еще у каждого из типов фиксирующие выступы на цоколе расположены по-разному! Несколько лет назад эти штырьки всегда располагали по диаметру, то есть строго напротив друг друга, – все было хорошо, просто и ясно. Но потом зачем-то придумали сместить их по дуге окружности на пару десятков градусов – и ассортимент вырос вдвое! Кроме того, осталась традиционная «фишка» двухнитевых ламп: здесь штырьки расположены хоть и по диаметру, но на разной высоте. В общем, не полагайтесь на глазомер, а возьмите перегоревшую лампочку с собой в магазин для тщательного сравнения.







ШКОЛЫ ЕДИНОБОРСТВ

Защитой автомобилей от угонов занимаются профессионалы разной направленности. С современными приемами «самообороны для авто» ознакомился **Михаил Колодочкин**.

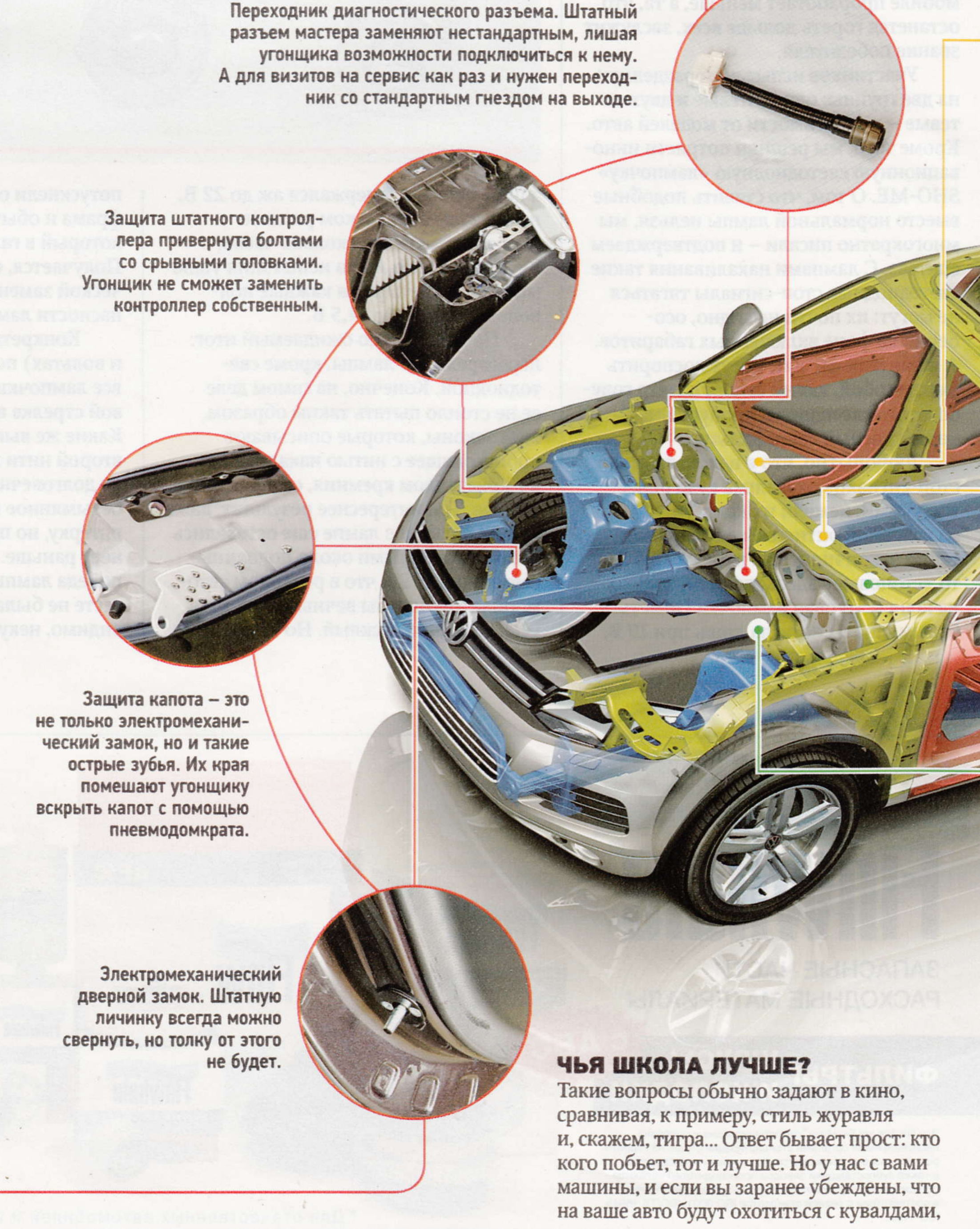
Самбо – это самооборона без оружия. Задача автомобиля, приглянувшегося угонщику, – продержаться в этой схватке как можно дольше. А вот обучают этому искусству по-разному. Одни делают ставку на комплексную защиту автомобиля изделиями разных брендов, другие уповают на охранные комплексы, третьи полагают, что лучше нестандартной электронной защиты ничего еще не придумано. Что предпочтительнее?

Оставив про запас спасительную фразу типа «Каждый выбирает сам!», коротко расскажем об особенностях каждой из школ. Некоторые основные решения, предлагаемые каждым мастером, показаны на нашем рисунке.

КОМПЛЕКСНАЯ ЗАЩИТА

Здесь философия такая: обеспечение полной комплексной защиты авто от угона. Примерная стоимость работ – от 7 до 14% цены автомобиля. Принимают, как правило, только новые иномарки. Если интересно, записывайтесь, приезжайте, оценивайте масштаб предстоящих работ и после этого принимайте решение, нужна вам такая защита или нет.

Что в ней интересного? Главным образом – то, что мастера предугадывают сценарии возможного покушения на авто и возводят вокруг него эдакое многоуровневое «минное» поле: хоть что-то да сработает. Ну, электронные сигнализации, иммобилайзеры, метки, видеорегистраторы, сирены – это, в общем-то, понятно. Но помимо того доступ в салон преграждают дополнительные дверные замки с солидными ригелями. Вор разбил стекло, но это не поможет открыть дверь и добраться до важной проводки. Кроме того, стекла предлагают защитить ударопрочной пленкой – с первого удара не выбить. Дополнительные замки перекрывают и доступ под капот. Мне понравилось то, что здесь борются с воришками, продвинутыми по части электронных взломов: штатный контроллер автомобиля механически защищен от замены, а диагностический разъем, который многие машины почти мгновенно сдает без боя, заменен другим, совершенно иной конструкции.



Переходник диагностического разъема. Штатный разъем мастера заменяют нестандартным, лишая угонщика возможности подключиться к нему. А для визитов на сервис как раз и нужен переходник со стандартным гнездом на выходе.

Защита штатного контроллера привернута болтами со срывными головками. Угонщик не сможет заменить контроллер собственным.

Защита капота – это не только электромеханический замок, но и такие острые зубья. Их края помешают угонщику вскрыть капот с помощью пневмодомкрата.

Электромеханический дверной замок. Штатную личинку всегда можно свернуть, но толку от этого не будет.

ЧЬЯ ШКОЛА ЛУЧШЕ?

Такие вопросы обычно задают в кино, сравнивая, к примеру, стиль журавля и, скажем, тигра... Ответ бывает прост: кто кого побьет, тот и лучше. Но у нас с вами машины, и если вы заранее убеждены, что на ваше авто будут охотиться с кувалдами,

В ОДНОМ ФЛАКОНЕ

Можно найти полностью подготовленный к установке комплекс от одного производителя. Разработчик систем, в отличие от установщика, реализует свое мировоззрение в готовом электронном продукте, стараясь уже на этом уровне учесть как возможные ошибки установщиков, так и растущие таланты угонщиков. Такие системы подходят, как правило, для установки на любые авто, а их стоимость, с учетом работы, составляет от 30 000 до 50 000 рублей.

В первый момент задача кажется заведомо провальной: необразованный установщик элементарно загубит все замыслы разработчика. Впрочем, нечего обращаться к плохим – есть же авторизованные пункты! А продуманную систему из специально разработанных компонентов одного бренда устанавливать легче, да и обойдется она дешевле, нежели «сборная солянка». Основной блок сигнализации с диалоговой авторизацией и CAN-интерфейсом, иммобилайзер (также с диалоговой авторизацией), охранно-поисковое устройство GPS/GSM, миниатюрные поисковые маячки (автономная работа – до двух лет!), управление дополнительным подкапотным замком, бесплатные услуги мониторинга автотранспорта – все это обычно входит в состав системы, стоимость которой укладывается в обозначенные пределы.

Мессенджер предназначен для оповещения владельца о срабатывании охранных функций, а также управления отдельными системами автомобиля с мобильного телефона. Управлять сигнализацией можно как звонками на номер и вводом определенной команды, так и через СМС.



Автономный поисковый маяк поможет отыскать машину через спутники или сотовые ретрансляторы. Ссылка на карту с координатами угнанного авто отправляется на мобильный телефон. Компактность и полная автономность делают маяк практически неуязвимым.



Иммобилайзер. Частотный диапазон работы метки 2,4 ГГц. Код управления – диалоговый. Блокирует двигатель после начала движения. Может управлять замком капота.

Основной блок с индивидуальной доработкой мастера. В частности, удаляются электромеханические реле как элемент сомнительной надежности.

Электронные охранники незаметно прячутся в жгутах, блокируя жизненно важные цепи. В отличие от электромеханических реле, они ничем не выдают своего присутствия и гораздо надежнее.

ИСКУССТВО ОДНОГО УДАРА

Если другие школы исповедуют комплексную защиту, то мастера этой полагают, что для самообороны достаточно одного отработанного удара. Таким приемом можно считать грамотную электронную блокировку жизненно важной цепи (или цепей), выполненную индивидуально, не как у других. Логика простая: вычислить и обойти такую блокировку сможет далеко не каждый специалист, а от разбойного нападения и разного рода эвакуаторов противоугонка защищать и не должна. Что до цены, она начинается примерно с 12 000 рублей для авто типа «Калины». Защитить «Майбах» обойдется дороже – тысяч в сорок-пятьдесят...

Каждый блок сигнализации, устанавливаемый клиенту, здесь вскрывают и индивидуально дорабатывают. Раскрывать ноу-хау по понятным причинам не буду. Достаточно знать, что если хитрый сервисмен решит во время планового ТО потихоньку добраться до этого блока с целью заменить его и брелок клиента подставными, то толку от этого не будет.

Насчет блокировки отметим главное: вместо реле здесь используют только миниатюрные электронные ключи. Их не вычислишь по звукам и размерам, а спрятаться внутри толстенного жгута для них не проблема. Какие цепи блокировать, решается индивидуально: от датчиков положения коленчатого и распределительного валов до соленоидов автоматической коробки передач. Любопытно, что последнего решения клиенты почему-то побаиваются: мол, с двигателем делайте что хотите, а коробку лучше не трогать.

осциллографами и гидравлическими домкратами, то, наверное, нужна комплексная защита. Апологетам электронных наворотов типа меточек, брелочков и прочих мониторингов, не располагающим лишними средствами на возведение вокруг машины «китайской стены», подойдет вариант готового комплекса. А блокировка цепи годится абсолютно всем без исключения – дешево и сердито. ЗР

Благодарим компании «Лаборатория Андрея Кондрашова», «СтарЛайн» и AIS АВТО за помощь в подготовке материала.

СКОРОСТНОЙ ПРЕДЕЛ

В линейке летних шин «Гиславед» обновление. **Максим Гомянин** знакомился с новинками на горных серпантинах и гоночном треке «Маспаломас». Фото автора.

Мощные байки промелькнули далеко внизу, утробный рев, поднимаясь вверх по ущелью, разорвал тишину в клочья... Пора доедать бутерброд, они подъедут минут через пятнадцать. Обгоны здесь опасны, повороты почти все слепые. А дорога узкая, я еле разъезжаюсь со встречными машинами.

Мотор моего «Гольфа» 1,2-литровый, его приходится каждый раз крутить чуть ли не до красной зоны. Тяги в горах катастрофически не хватает. Мотоциклисты догоняют, но мы без слов понимаем друг друга. На узком серпантине культура вождения выходит на первый план. Правда, в закрытые повороты многие уверенно заходят, положив байк на колено. «Фольксваген» не мотоцикл, но, обутый в «Гиславед-Урбан Спид», тоже понятен и не досаждает нервозностью. Новинка предназначена именно для машин гольф-класса. Состав резиновой смеси позволил увеличить срок службы шины и снизить сопротивление качению. А усиленная плечевая зона покрышки обеспечивает большую жесткость, что важно при прохождении поворотов. Предлагают 27 размеров: от 155/80R13 до 195/65R15.

Модель «Ультра Спид» мощнее. В асимметричном рисунке протектора – четыре продольные канавки, обеспечивающие стабильное поведение на прямой. На гоночной трассе «Ауди-А4» (225/50R17) довольно предсказуем. Да и на скорости 120–140 км/ч на руле нет неприятных вибраций. Однако после заездов обнаружил заметный износ протектора. Сильнее стесались края внешних канавок. На краю первой резина встала елочкой. Внутренняя часть в гораздо лучшем состоянии. Вероятно, резиновую смесь сделали слишком мягкой. Шина цепко держит дорогу (к управляемости претензий нет), но ради этого пожертвовали ресурсом. Еще одна причина: вытянутая трасса зажата между автомагистралью и береговой линией, здесь много ходовых прямых и закрытых поворотов. Жесткие торможения и попытки заправить автомобиль в вираж увеличивают нагрузку на внешнюю сторону шины, отвечающую за управляемость. Плюс жесткие поребрики, нелояльные к резине.

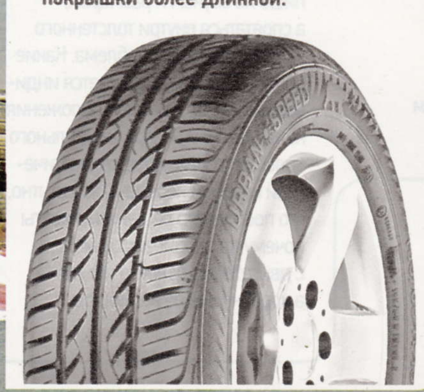
Продажи обеих моделей начнут ближе к весне. Для «Ультра Спид» есть 40 размеров, включая шины с 35-м профилем и колеса для кроссоверов (225/65R17 и 235/55R17). ЗР

КОММЕНТАРИЙ КОМПАНИИ

Тест-драйв шин «Гиславед-Ультра Спид» проходил на гоночной трассе с очень шероховатым покрытием. Скорость доходила до 140 км/ч, в том числе на участке трассы, изгиб которой достигал 180°. После четырех часов экстремальной езды по сложной трассе такое состояние шин считается хорошим. Другие тест-драйвы показывают, что при эксплуатации в подобных условиях шины порой выглядят и хуже.







«Гиславед-Ультра Спид» пришла на смену модели «Спид 606». Лучшие качества – хороший держак и крепкий каркас – новинка переняла сполна.

Усиленная плечевая зона «Гиславед-Урбан Спид» уменьшает деформацию шины в поворотах. Это делает жизнь покрышки более длинной.



БРОНЯ КРЕПКА

Говорят, что тонировочные пленки будто бы защищают стекло от крепкого удара. **Алексей Воробьев-Обухов** проверил, можно ли полагаться на тонкую пластиковую броню.

Стекло с двухсторонним бронированием разбилось, но его можно спокойно вынуть: пленки прочно удерживают осколки.

Агрессия в крупных мегаполисах буквально зашкаливает, при разборках на месте достается и владельцам, и машинам. В автомагазинах на полках давно не диковина бейсбольные биты, но попробуйте купить там же и мячик! Однако для проверки пленок бита не годится: сила ее удара – величина случайная, а нам нужны стабильность и повторяемость. Травматическое оружие отвергли, поскольку на него необходимо разрешение, а вот пневматика – то, что надо.

Эксперимент решили приблизить к реальным условиям, для чего приобрели дверь от ВАЗ-2105 и несколько стекол. Обстрел вели из пневматического пистолета МР-564К (копия знаменитого ПМ). Правда, грызли сомнения: хватит ли трех джоулей энергии (столько ее у пульки, летящей со скоростью около 100 м/с), чтобы просто разбить закаленное стекло? Целились с восьми шагов сначала в неоклеенное окно. Негромкий хлопок, и борский сталинит разлетелся на мелкие осколки. Пульку нашли «в салоне», – стало быть, она, не говоря уже об осколках, могла нанести травму водителю.

Далее очередь стекла, затонированного дешевой пленкой неизвестного производителя (но зато испытанной в НАМИ) Top Colour толщиной всего 50 мкм. Ее качество вполне соответствует цене: уже при разглаживании в процессе тонировки на пленке образуются царапины. Если стекло опускное, оно быстро разукрасится вертикальными рисками. Кроме того, как нам объяснили в тонировочном ателье, на солнце такая пленка к будущему году выгорит и станет прозрачной. Но наша забота не об этом. Итак, те же восемь шагов. Огонь! Пулька отскочила обратно, стекло... устояло! Пленка работает? Делаем контрольный выстрел с той же дистанции. Всё, есть дырка и сетка трещин. Пулька прошла насквозь (хотя и потеряла всю энергию), а вот осколков уже можно не бояться: их удерживает пленка.



В РЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ «ГОЛОЕ» ЗАКАЛЕННОЕ СТЕКЛО РАЗЛЕТИТСЯ ТОЧНО ТАК ЖЕ И МОЖЕТ ПОРАНИТЬ.

Дальше в нашу игру включились профессиональные тонировочные пленки разных фирм – толщиной 100 и 200 мкм. Эти уже довольно стойки к царапинам и не выцветают. Но стекла от пуль все равно не защищены – разбились при выстрелах с восьми шагов, не пропустив, однако, пульку насквозь.

Тут необходимо сделать отступление. Особенность закаленных стекол – невидимые точки концентрации напряжений, возникающих при термообработке. Если попасть в такую, стекло разбить намного легче. Так что критическая дистанция в нашем случае в некотором смысле условна: никогда не знаешь, в какую точку угодит пулька.

В финале – тест с прозрачной «бронирующей» пленкой: сначала на стекле, оклеенном с одной стороны пленкой 200 мкм, потом на защищенном с двух сторон пленками толщиной 100 и 200 мкм. На последнее возлагали особые надежды: пластик должен смягчить удар стальной пульки! Увы, ожидания не оправдались: «бронированное» с одной стороны стекло разбилось уже при первом выстреле с восьми шагов, двухсторонняя «броня» держала оборону до выстрела с пяти шагов. Впрочем, сами пленки выдержали, пуля внутрь не проникла. Говорят, что и бейсбольная бита такое стекло насквозь не проламывает.

Вывод: не надейтесь защитить стекла тонировкой – не поможет. Другое дело «самозащита» и сохранность борсеток: тут эффект будет, если не экономить и выбирать пленку толщиной не менее 100 мкм.

И последнее. Имейте в виду, что если доведется свалиться вместе с автомобилем в воду, то защищенное стекло выбить вряд ли удастся, а дверь откроется, лишь когда вода в салоне поднимется почти до потолка. Это так, на всякий случай. ЗР

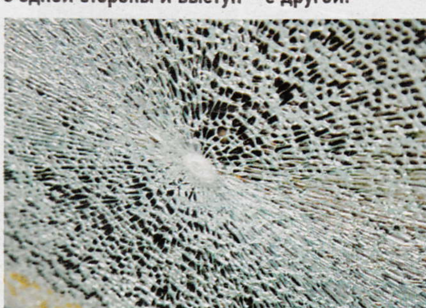
Результат выстрела с восьми шагов по стеклу с дешевой пленкой толщиной 50 мкм.



Тонировочные пленки толщиной 100 или 200 мкм: пульку не пропускают, но стекло все равно под замену.



В точке попадания пульки в двухстороннюю «броню» лишь небольшая вмятинка с одной стороны и выступ – с другой.



ОТ ПИЛАТА ДО ОБАМЫ

Приглашение посетить подразделение исследований и технологий (ExxonMobil Products Research and Technology – PR&T) в американском Полсборо включало в себя возможность «самостоятельно приготовить масло Mobil». На стажировку отправился Михаил Колодочкин.

На первой же фразе из брошюрки по «Эксон Мобил» я споткнулся (впрочем, коллеги тоже): *Our team has amassed nearly 2,000 years of technology development experience.* А как не споткнуться, когда тебе сообщают, что, дескать, «наша команда накопила почти 2000 лет опыта технологического развития»? Что-то много... Впрочем, это Америка, а какая Америка без размаха!

Постепенно веселые американцы сбавили обороты и пояснили, что компания ведет свою историю не со времен Христа, а с 1866 года, когда была создана предшественница «Эксона» – «Вэкьюм ойл компани» (Vacuum Oil Company). Но накопленный опыт – все равно 20 веков, и не меньше! И самобеглые коляски, и полет братьев Райт, и первый беспосадочный вояж самолета «Вояджер» вокруг шарика – всюду участвовали продукты от «Эксон Мобил» и ее предков. Как тут не поверить, что и во времена Пилата тоже что-то было...

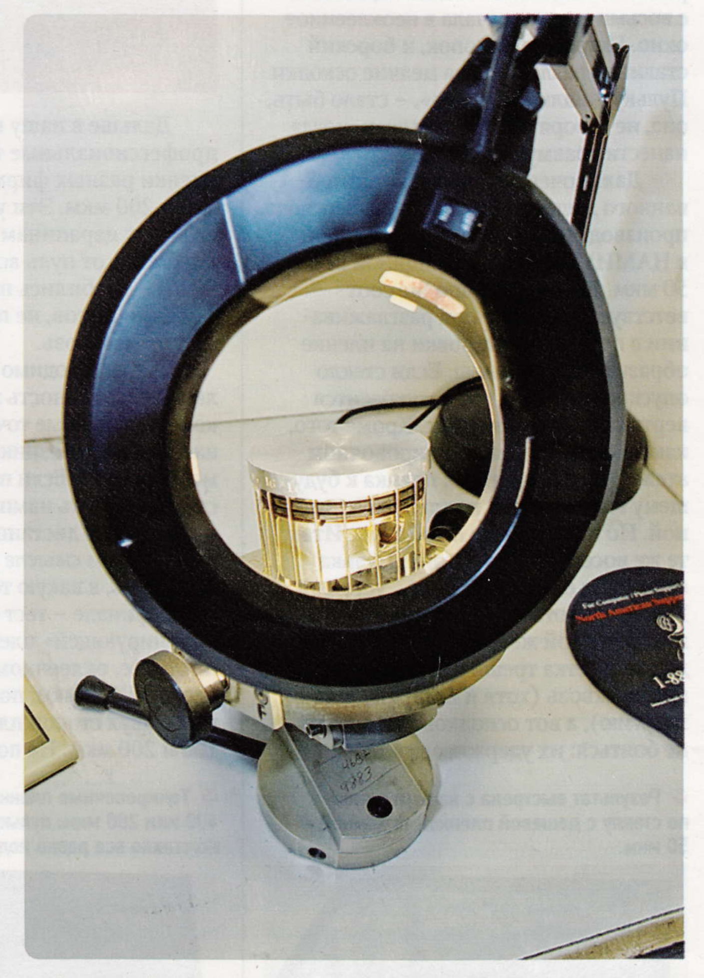
Американцы – ребята с юмором, хотя и своеобразным.

А моторное масло я в итоге действительно приготовил: облачившись в некое подобие костюма химзащиты, честно смешал несколько компонентов, за что даже удостоился похвалы компьютера. Американец тоже сказал «гуд». И согласился лично приехать в Россию – оценить, так ли зла русская зима.

За полтора столетия корпорация прошла путь от провинциальной



На шее наушники, на носу специальные очки, на руках противные перчатки... Про пудовые калоши и говорить не хочется. Но без всего этого к самостоятельному приготовлению масла меня не допустили бы.



Казалось бы, классная работа у мистера, визуально проверяющего чистоту поршней: смотри себе в микроскоп и ставь баллы в табличку. Однако же мистер гордо заявляет, что специалистов подобной квалификации в компании всего три. При этом – внимание! – если всем троим нужно куда-то лететь, то они летят тремя разными самолетами: чтобы в случае чего хоть кто-то остался в живых. На вопрос, есть ли аналогичные должности в компаниях, скажем, «Тотал» или «Шелл», мистер ответил: «Ноу».

История компании ExxonMobil

1866 Запатентовав метод получения смазочного материала посредством вакуумной дистилляции керосина, Мэтью Юинг и Хирам Бонд Эверест основали компанию «Вэкьюм ойл» (Vacuum Oil).

1879 Компания «Стандард ойл» приобретает три четверти акций «Вэкьюм ойл». На рынок выводится новое масло для цилиндров паровых машин «Гаргойл 600-W» (Gargoyle 600-W).

1882 Смазочные материалы «Стандард ойл» используются в электрогенераторной установке Томаса Эдисона.

1885 Разрабатываются моторные масла «Гаргойл Арктик» для генераторов и двигателей нового поколения, раскручивающихся до 1000 оборотов в минуту.

1903 Братья Райт используют горючее «Джерси стандард» и смазочные материалы «Мобилойл» («Вэкьюм») для совершения первого в истории полета.

1915 Ральф де Пальма первым из победителей автогонок «Индианаполис 500» использовал продукцию «Мобил».

1920 Исследователи из «Джерси стандард» получили медицинский (изопропиловый) спирт, который стал первым коммерческим нефтехимическим продуктом.

1926 На рынок выводится новое топливо под фирменным наименованием «Эссо» (Esso).

1928 Амелия Эрхарт использует «Мобилойл» в двигателе своего самолета при одиночном перелете через Атлантику.

1937 Исследователи компании получают синтетический каучук – бутил. Сегодня он используется в производстве автомобильных шин, защитных покрытий и т. д.

1938 Начинается промышленное производство алкилата, что позволило выпускать изооктан, используемый для повышения октанового числа авиационного бензина до 100 единиц.

1952 На рынок выводится первое всесезонное масло «Юнифлоу» (Uniflo).

1958 Компания «Пан-Американ эйруэйз» отправляет свой «Боинг-707» в первый трансатлантический полет – из Нью-Йорка в Лондон. Самолет заправлен авиационным топливом «Мобил».

1966 Компания «Мобил» отмечает 100 лет со дня основания «Вэкьюм ойл» и изменяет свое название на «Мобил ойл корпорейшн». Компания начинает широкомасштабную программу популяризации нового фирменного названия – «Мобил».

1972 Компания «Джерси стандард» официально меняет свое название на «Эксон корпорейшн».

1974 Выпуск синтетического масла «Мобил 1» (Mobil 1).

1976 Изобретен способ преобразования метанола в высокооктановый бензин с использованием универсального катализатора.

1982 Сто лет со дня основания треста «Стандард ойл».

1997 Создана электронная система «Спидпас» (Speedpass), которая автоматически включает заправочную колонку и снимает сумму оплаты с кредитной карты.

1999 Объединение компаний «Эксон» и «Мобил» в корпорацию «Эксон Мобил».

2001 Разработан метод, с помощью которого производится избирательное удаление из бензина более чем 95% серы с минимальным снижением октанового числа.

2007 Завершено бурение Z-11 – самой протяженной в мире скважины с отходом забоя от вертикали.

компании по продаже керосина до крупнейшего нефтедобывающего и нефтехимического концерна. Торговые марки «Эксон» (Exxon), «Эссо» (Esso) и «Мобил» (Mobil) у всех на слуху. По многим позициям (между нами, по всем) американцы считают себя лидерами рынка. Поддакивать не хочется, но столь солидных исследовательских центров я действительно не припоминаю. И точно скажу, что его содержат не только для экскурсий журналистов.

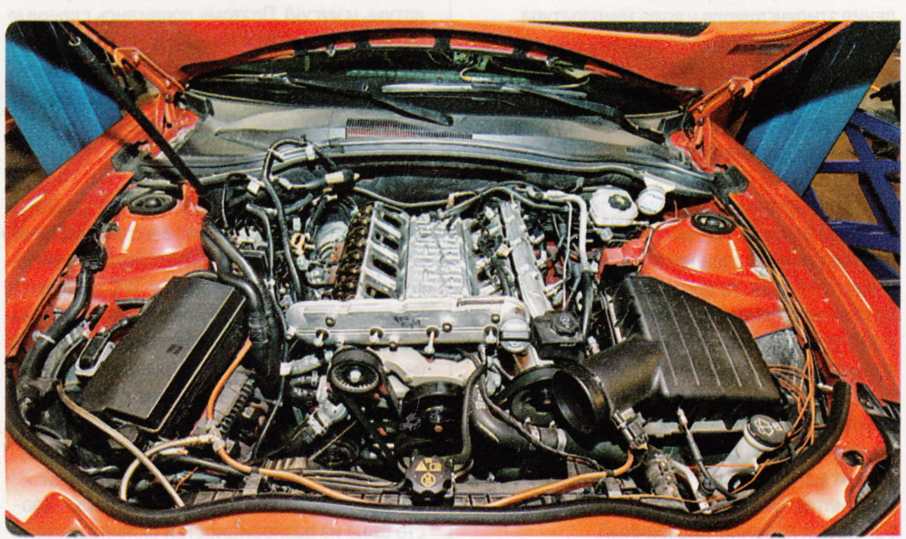
Выборка из увиденного за восемь отпущенных нам часов – на фото. **ЗР**



По дороге на фирму заметил такую вот зеленую дорожную полосу. Правильно, это велосипедная дорожка. Опять-таки для безопасности.



Американцы помешаны на безопасности: тяжеленные калоши со стальными носами обязаны надеть все посетители. Открою маленькую тайну: симпатичная переводчица пришла на каблучках и весь день таскала калоши в руках. Так, наверное, тоже можно.



А вот это – небольшое шоу. Тем, что мотор с подопытным маслом намотал более 100 000 миль, особо никого не удивишь. Но все меняется, когда этот мотор принадлежит красному «Камаро»! От такого сразу не отойдешь.

ВОДНАЯ ФЕЕРИЯ

Двигатели подавляющего большинства автомобилей имеют жидкостное охлаждение. Но почему туда не заливают обычную воду? И обратный вопрос: можно ли, скажем, в ГАЗ-21 залить современный антифриз? Воду лили Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.

ФИЗИКА И ХИМИЯ

Лет эдак сорок назад первые владельцы «Жигулей» изумились, обнаружив под капотом пластмассовый бачок с синей жидкостью – «Тосолом». Зачем он понадобился?

До наступления «жигулевской» эпохи автолюбители на зиму обычно ставили свои машины в гараж. У тех же, кто не хотел становиться «подснежником», утро начиналось с заливки воды в радиатор, а вечер заканчивался ее сливом. Проще было таксистам и водителям-профессионалам: автомобили ночевали в теплом гараже либо их регулярно прогревали техники, дабы замерзшая вода не разорвала радиатор и блок цилиндров. А вот в теплое время года никаких проблем: вода – прекрасный, если не сказать лучший теплоноситель.

Тем не менее уже тогда была известна и другая охлаждающая жидкость – антифриз, представляющая собой смесь из той же воды с этиленгликолем. Такой состав не замерзает даже при самых лютых морозах. Точнее, он превращается в подобие вязкой кашицы, не представляющей опасности для двигателя. А вот температура этого превращения зависит от пропорций, причем довольно хитрым образом. По мере добавления этиленгликоля к воде температура кристаллизации сначала понижается, а потом вновь начинает повышаться. Изменяется при этом и температура кипения, причем она всегда на 15–20 градусов выше, чем у воды. Это, кстати, охлаждению двигателя только во благо.

Для чего же понадобился расширительный бачок? С одной стороны, антифриз при нагревании расширяется сильнее воды и ему надо куда-то деваться. Конечно, на всякий случай в пробке радиатора стоит предохранительный клапан. Но если воды не жалко да и экологию она не портит, то антифриз стоит денег и не столь безобиден. А с бачком система получается замкнутой: при прогреве мотора антифриз уходит в него, при остывании возвращается в радиатор. Это легко увидеть, подняв капот: бачок, как правило, прозрачный.

Мы налили в баночки пресную и сильно соленую воду, а также разбавленный антифриз и поставили их в бытовой морозильник (–25 °С). Опасно затвердела лишь чистая вода, антифриз и «морская» водичка превратились в кашу. Впрочем, для радиатора и двигателя безопасна из них лишь антифризная – соль быстро разъест алюминиевые детали.

С физикой вроде разобрались, а что с химией? Вода имеет серьезный недостаток: при сильном нагреве она образует накипь, сужающую каналы в радиаторе и ухудшающую теплообмен. В автомобилях прошлого это было не столь критично: их огромные по сегодняшним меркам радиаторы имели достаточно широкие трубки. Но сегодня, когда все борются за эффективность, радиаторы уменьшились в размерах, зато состоят из большого количества очень тонких трубочек и накипь для них – страшный враг. Старый примитивный антифриз, как выяснилось, тоже не подходит: горячий этиленгликоль весьма агрессивен по отношению к алюминию, из которого нынче делают и радиаторы, и блоки цилиндров (раньше тут царствовали латунь и чугун). Поэтому появились сложные составы с пакетами присадок для защиты металла от коррозии. На российском рынке первый такой антифриз получил название «Тосол» и фирменный синий цвет.

КТО ТАКОЙ ТОСОЛ

Первые три буквы названия «Тосол» разработчики когда-то позаимствовали с таблички над дверью отдела разработчиков: «Технология органического синтеза» – ТОС. А окончание «ол» пришло из химической терминологии, используемой для обозначения спиртов (метанол, этанол и т. п.): этиленгликоль тоже спирт. По неизвестной причине с тех пор распространилось безграмотное мнение: мол, антифризы – это для «нормальных» машин, а «тосолы» – для вазовских и иже с ними... В очередной раз повторяем: «тосолы» – просто одна из разновидностей охлаждающей жидкости, а вовсе не какой-то особый класс химикатов! Другое дело, что название стало нарицательным и его часто используют при маркировке жидкостей непредсказуемого качества. Но к химии как науке это отношения не имеет.

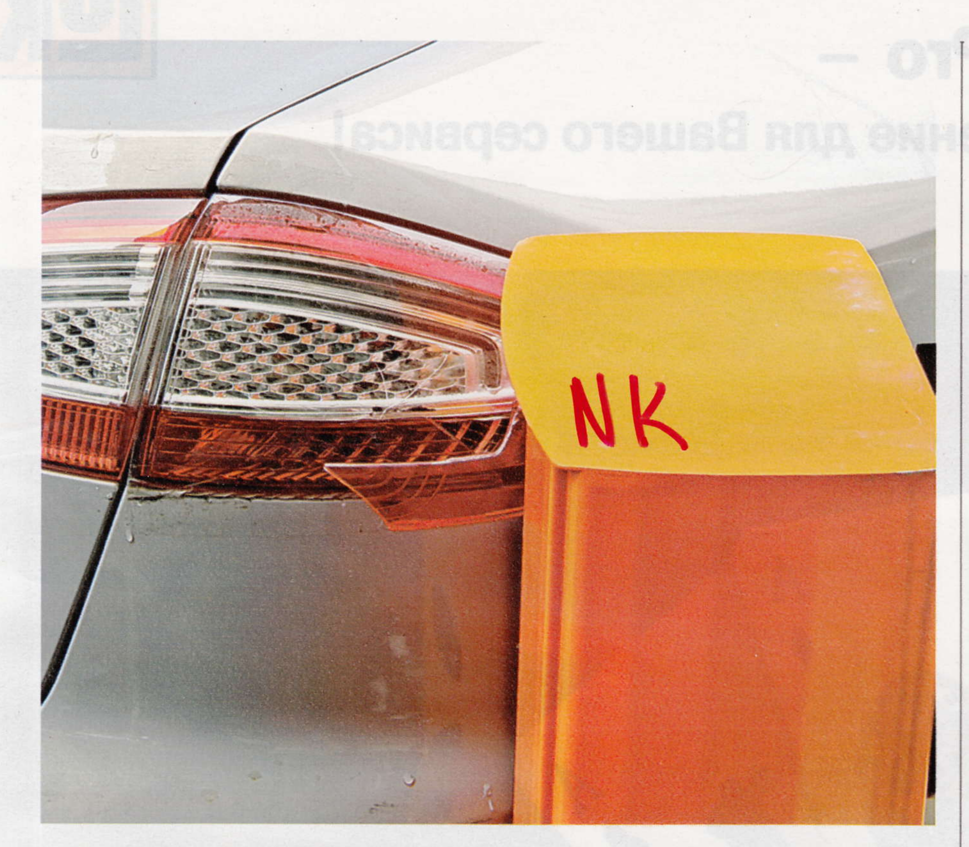
ПОЛНЫЙ СПЕКТР

Сегодня на рынке антифризов предлагается целая палитра средств, причем и в буквальном смысле: можно найти жидкости голубого, зеленого, желтого, розового, красного цвета. Когда-то красный краситель добавляли в антифриз с новым пакетом органических присадок, не содержащим силикатов и бора. Но сегодня цвет жидкости не говорит абсолютно ни о чем, вопреки расхожему мнению. Поэтому при выборе нужного состава следует руководствоваться исключительно рекомендациями завода-изготовителя автомобилей. Впрочем, если нет утечки, вопрос замены или добавки жидкости возникнет лет через пять, не раньше.

РОКИРОВКА

Что же делать, если такая утечка произошла, да еще в дороге? Прежде всего – не паниковать. Как и в старое доброе время, временно выручит чистая вода: залив ее, вы спокойно доберетесь до очагов цивилизации с магазинами автохимии. Зловредная накипь образуется не так уж быстро, так что не стоит бояться загубить радиатор. Само собой, если на улице зима, при первой же возможности воду нужно слить. Куда спокойнее добавить в систему любой современный антифриз; имеет смысл позднее промыть ее и заполнить рекомендованным составом.

А можно ли, наоборот, заменить воду антифризом, скажем, в старой «Волге» ГАЗ-21 и ездить с комфортом круглый год? Тут все сложнее. Во-первых, придется ставить дополнительный расширительный бачок или ездить с неполным радиатором (причину мы уже обсуждали выше). Во-вторых, антифриз, особенно в холодном состоянии, обладает очень хорошей текучестью и уплотнения «старушки» могут его не удержать. ЗР



СИСТЕМА НАВЕДЕНИЯ

Парктроников в продаже великое множество, но какой выбрать? О нескольких моделях от разных производителей рассказывает **Владимир Арбузов**.

Летучая мышь хоть и слепа от рождения, а мух ловит на лету! Понятно, на отладку ее ультразвуковой системы ушли миллионы лет эволюции. А парктроникам – электронным устройствам, чья работа основана на этом же принципе, пока трудно тягаться с природой. Но с некоторыми задачами справляются и они. Насколько хорошо – посмотрим.

Автомобильные парктроники используют ультразвуковые волны частотой 38–42 кГц. Пьезодатчики (излучатели, они же приемники) обычно расположены в бамперах, их работой управляет электронный блок. Принцип эхолокации прост: ультразвуковой сигнал, посылаемый датчиками по определенному алгоритму, отражается от препятствия и возвращается. Время прохождения сигнала электроника пересчитывает в расстояние до объекта и выводит его на экранчик в виде пиктограммы («дорожка») и в метрах. О расстоянии водитель может судить и по сигналу зуммера: интенсивность звука нарастает по мере приближения к препятствию. Большинство систем способны обнаружить угрозу не дальше чем с полутора метров, некоторые модели предупреждают голосом, а в критический момент просто вопят: «Стоп!». Очень убедительно.

Информативность системы зависит от количества датчиков и их расположения. Минимум – два на заднем бампере. Но этот подслеповатый вариант с мертвой зоной посередине все менее популярен. Четыре датчика на одном бампере видят гораздо лучше, непросматриваемых зон практически нет.

В некоторых устройствах четыре датчика стоят и на переднем бампере.



SPAL EASY-1000 PS8

Цена 6300 руб.

+ Регулировка громкости звукового оповещения.
  Есть указатель температуры воздуха (только зачем он здесь?).
− Ненадежное крепление дисплея и разъемов датчиков к центральному блоку.
  При движении назад передние датчики не работают.
  Нет самодиагностики датчиков.



AVILINE MP-218LCD-Y8

Цена 6500 руб.

+ Контрастный дисплей с удобным креплением.
  На каждый датчик своя шкала.
  Автоматически фильтрует помехи и настраивается на высоту датчиков над землей, например, при загрузке багажника.
  Надежное соединение разъемов датчиков и блока.
  Есть регулировка чувствительности сигнала.
− Монитор неотключаемый.
  Нет самодиагностики датчиков.



FLASHPOINT FP800Z

Цена 5990 руб.

+ Дисплей на удобном шаровом шарнире, может быть установлен в любое место.
  Выбор голосового или звукового оповещения с регулировкой громкости.
  Самодиагностика датчиков.
  Система AWS, автоматически предупреждающая аварийкой тех, кто паркуется рядом.
  Доходчивая инструкция.
− Слабые разъемы на центральном блоке.
  При длительной стоянке и частых срабатываниях системы AWS может глубоко разрядиться аккумуляторная батарея.



PARK MASTER 8BJ12

Цена 6340 руб.

➕ Контрастный дисплей.
Функция предотвращения ложного срабатывания.
Функция самодиагностики датчиков.

➖ Ненадежное крепление дисплея.
Датчики слабо держатся в бампере.
Не регулируется громкость звукового сигнала.



SHO-ME Y-2612

Цена 2400 руб.

➕ Контрастный информативный дисплей.
Отключаются звук и монитор.
Четыре вида подставок под датчики позволяют правильно сориентировать их при установке.

➖ Нет самодиагностики датчиков.
Ненадежное соединение разъемов датчиков с блоком.
Датчики слабо держатся в бампере.
Минимальное измеряемое расстояние 0,4 м.



ULTRAVOX V-308

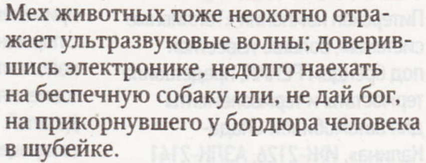
Цена 4630 руб.

➕ Контрастный информативный дисплей.
Самодиагностика датчиков.
Выбор звукового или голосового оповещения и выключения дисплея.
При загрузке автомобиля учитывает его просадку.
Хорошее крепление датчиков в бампере.
Надежное соединение разъемов датчиков блока.

➖ Неудобное крепление дисплея.
Нет инструкции по установке.

При движении задним ходом работают два крайних – контролируют пространство по сторонам машины, чтобы при маневрах не зацепить что-нибудь передним крылом. Два средних следят за пространством при движении вперед.

Но и самые лучшие электронные глаза могут подвести, если препятствие прячется, к примеру, в траве, за завесой плотного тумана или сильного дождя, снегопада. Даже пыль способна отражать ультразвуковой сигнал и маскировать опасность. Кроме того, предметы с небольшой отражающей поверхностью – например, торец трубы, направленный в сторону датчика, – прибор если и обнаруживает, то зачастую лишь в последний момент. Мех животных тоже неохотно отражает ультразвуковые волны; доверившись электронике, недолго наехать на беспечную собаку или, не дай бог, на прикорнувшего у бордюра человека в шубейке.



Кстати, присмотритесь к бамперам машин, оснащенных этой весьма полезной опцией, – как правило, увидите на них немало следов контакта с препятствиями. Значит, безоглядно полагаться на всевидящее око не стоит.

В доказательство проведем тест. Шесть сделанных в Китае парктроников (других у нас, похоже, просто не бывает) продемонстрируют свои способности на практике. **ЗР**

ТЕСТ ПЕРВЫЙ. «Точность». Препятствие – щиток из ламинированной фанеры размерами 0,1 × 1,0 м располагаем вертикально на удалении 1,0; 0,5 и 0,3 м от датчиков и сравниваем эти величины с показаниями парктроников. Сначала при температуре воздуха 21 °С. Оказалось, что SHO-ME Y-2612P расстояние меньше 0,4 м вовсе не показывает. Может быть, это логично: нечего прижиматься! Остальные вполне справились с поставленной задачей – с погрешностью 5–8 см. При температуре –4 °С точность измерений практически не изменилась. Неплохой результат.

ТЕСТ ВТОРОЙ. «Зоркость». Маскируем мишень водяным туманом из распылителя. Водяное облако висит перед датчиком, мишень постепенно приближаем к нему. На расстоянии 0,5 м от бампера все испытуемые обнаружили опасность и предупредили о ней. Но раньше всех отреагировали на нее системы AVILINE MP-218LCD-Y8 и PARK MASTER 8BJ12.

ТЕСТ ТРЕТИЙ. «Живучесть». Залепим датчик бумажкой (она сымитирует загрязнение или, например, случайно прилипший листочек с дерева) – сможет ли видеть сквозь предмет? Увы, не смог! Но парктроники с самодиагностикой обнаруживали ослепший датчик – и каждый предупреждал об этом владельца по-своему. Не оснащенные такой функцией просто не видели препятствия. Мораль: держите датчики чистыми. Или полагайтесь только на себя.

ТЕСТ ЧЕТВЕРТЫЙ. «Меховой». Мех хорошо поглощает ультразвуковые волны! Парктроник с низкой чувствительностью такую мишень может и вовсе не увидеть. Система PARK MASTER 8BJ12 распознала опасность за полметра. Остальные тоже справились, но обнаружили подвох на 10 см «позже». Итого 0,4–0,5 м до столкновения. Считаем, приемлемо.

ТЕСТ ПЯТЫЙ. «Стелс». Мишень расположили горизонтально, отклонив ее плоскость на 45°, чтобы отражала волны вверх. Обман не удался: все испытуемые легко обнаружили ее на расстоянии 0,5 м. Тоже неплохо.

ТЕСТ ШЕСТОЙ. «Камерный». Замкнутое пространство. Въехать в тесный гараж задним ходом и в темноте, ориентируясь на приборы, оказалось совсем не просто. Мы справились, но традиционным способом – ориентируясь по зеркалам и габаритным огням. Тут все парковочные устройства в большей или меньшей степени сходят с ума, надежды на них нет.

ТЕСТ СЕДЬМОЙ. «Визави». Датчики двух систем расположили в две параллельные линии, на расстоянии 1,0 м. Постепенно поворачивая их, выявляли ложные срабатывания. Оказалось, глюки проскакивают у всех, но устройства почти не мешают друг другу, за исключением положения «глаза в глаза». А лучше всех в этом тесте показал себя FLASHPOINT FP800Z.

НАШ ВЫВОД. Производители предупреждают, что эти устройства лишь помогают парковаться, но гарантий безопасности не дают. Добавим: помогают, но не всегда. И уж никак не избавляют водителя от необходимости смотреть в оба!

ТЕРМОСТАТЫ

Питерская компания «Топливные системы», больше известная под брендом PEKAR, представила термостаты и термоэлементы для автомобилей «Лада-Калина», ИЖ-2126, АЗЛК-2141 и 2140, ЗИЛ-130, 4314 и 131. Ресурс новых изделий не менее 160 000 км, что обеспечено за счет применения восковой смеси с порошковым алюминиевым наполнителем, точности изготовления и защитного покрытия деталей. Все термостаты проходят стопроцентный контроль. А стоят недорого: **180–300 руб.**, в зависимости от модели.



ГЕЛЬ-РЕВИТАЛИЗАНТ

Усовершенствованная формула нового продукта, по заявлению производителя, сулит высокую эффективность и быстродействие. Средство универсально и пригодно для обработки всех агрегатов механической трансмиссии: редукторов главных передач, дифференциалов, колесных редукторов, раздаточных коробок, МКП, а также роботизированных коробок передач всех типов. Препарат, по данным создателей, восстанавливает изношенные поверхности. Содержимого одной тубы достаточно для обработки узлов и агрегатов с объемом масляной системы до 3 л. Ориентировочная стоимость – **1100 руб.**



ПУСКОЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Новое пускозарядное устройство Airline 80A позволит пустить двигатель даже при полностью разряженном аккумуляторе. Цель разработчиков заключалась не в том, чтобы развить пусковой ток в сотни ампер, а в том, чтобы начальный зарядный ток мог достигать 80 А, как при зарядке от штатного генератора. Несколько минут – и в батарее уже будет достаточно энергии для прокрутки двигателя. Здесь реализован закон Вудбриджа: зарядный ток (в амперах) не должен превышать величину заряда (в ампер-часах), недостающего до полной емкости аккумулятора. Например, при наполовину разряженной батарее в 60 А·ч он составит 30 А, а затем будет все время уменьшаться. В итоге аккумулятор не закипит, даже если вы забыли отключить его от зарядного устройства, – ведь ток просто упадет до нуля. Стоит новый прибор около **3800 руб.**

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Корейский концерн «Хэнкук» представляет высокоэффективные тюнинговые тормозные колодки Frixa S1. Они созданы на основе передовых гоночных технологий и отличаются стабильностью торможения. Колодки Frixa S1 испытаны стритрейсерами и получили отличные оценки у любителей агрессивного вождения. Производитель утверждает, что эта линейка изделий не имеет равных по соотношению цена/качество. А если конкретно, такие колодки для «Хёндай-Акцент» стоят всего около **1200 руб.**

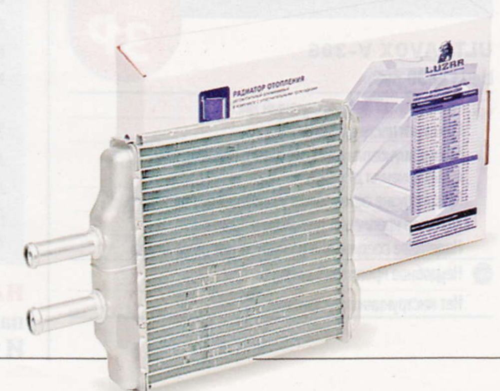


РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ

В продажу поступили радиаторы отопителя для автомобилей «Шевроле-Авео», «Хёндай Санта-Фе» и «Элантра» производства питерской фирмы LUZAR. Их общие особенности: минимальный шаг трубок (8 мм), алюминиевые бачки, насечки на ленте, увеличивающие площадь поверхности, паяные швы. При изготовлении радиаторов использована современная технология «Ноколок». Стоят новые радиаторы **1600–2000 руб.**, в зависимости от модели. При выборе следует учитывать соответствие фирменным каталожным номерам:
96650492 = LRh CHAv05304;
97138-2D000 = LRh HUEl00300;
97227-26000 = LRh HUSf00300.





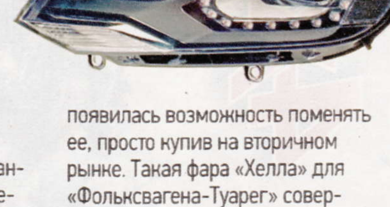


САЖЕВЫЕ ФИЛЬТРЫ

Выбрали дизельный автомобиль? Отлично! А вы знаете, что в нем есть такая важная для экологии деталь, как сажевый фильтр? К сожалению, при использовании плохого топлива это недешевое изделие может выйти из строя. Уберечься от этого помогут фильтры, выпущенные на вторичный рынок компанией «Делфай». Пока их ассортимент охватывает такие авто, как «Пежо-307» и 308, «Ситроен-С5», «Мазда-6» и «Форд-Фокус», но это только начало. Качество фильтров фирма гарантирует, а стоят они заметно меньше оригинальных: 42 000–63 000 руб.



ФАРА ДЛЯ «ТУАРЕГА»



Современные фары зачастую являются лишь составной частью сложной системы динамического освещения, состоящей из видеокамеры, компьютера для обработки данных и программного обеспечения. Но именно фара с подвижным экраном и исполнительным механизмом принимает на себя основной удар при ДТП. Теперь появилась возможность поменять ее, просто купив на вторичном рынке. Такая фара «Хелла» для «Фольксвагена-Туарег» совершенно идентична оригинальной и при этом заметно дешевле, хотя цена вопроса все же достаточно высока – около 24 300 руб.



ГИДРОЦИЛИНДРЫ ТОРМОЗОВ

Фирма «Триалли» освоила гидроцилиндры тормозов и сцепления для автомобилей ВАЗ и ГАЗ. Ее изделия отличает прецизионная обработка поршней, колец и рабочих поверхностей, коррозионная стойкость материалов и полная герметичность, проверенная в ходе двукратной опрессовки на контрольном этапе производства. Уплотнители выполнены из термоэластопласта Fluorosilicone, работоспособного до 200 °С и стойкого к маслам, бензину и кислотам. Цена, разумеется, зависит от конкретной модели. Задний тормозной цилиндр для автомобилей ВАЗ, например, стоит около 170 руб.

НАСОС ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ

Водяная помпа (так обычно называют это изделие автолюбители) для «Лады-Самара» и «Оки» изготовлена по заказу торгового дома «За рулем» с использованием долговечных радиальных шарикоподшипников и уплотнителей последнего поколения. Это уплотнение состоит из двух подпружиненных керамических элементов, притертых друг к другу до возникновения молекулярных связей. Его герметичность сохраняется даже при люфте в подшипнике, а благодаря низкому коэффициенту трения увеличился ресурс. Повышенная точность при изготовлении деталей также способствует увеличению срока службы помпы, которая стоит всего 520 руб.



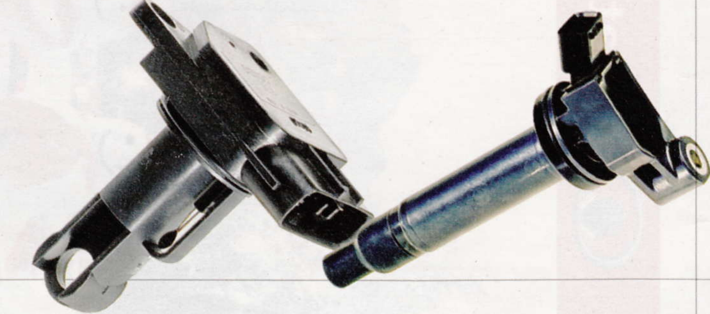
НАВИГАТОРЫ

Новые навигаторы «Мистери MNS-710MP» отличаются прежде всего большим – целых 7 дюймов! – сенсорным экраном. При этом прибор почти не уступает карманным компьютерам в функциональности и производительности. Кроме карт на нем можно просматривать фотографии, видеоролики, читать тексты. Разрешение экрана 800×480 пикселов, процессор Mediatek 3351 работает на частоте 468 МГц под управлением операционной системы Windows CE 5.0. Что до карт, то они представлены комплектом «Навител 5.0.2.720» и охватывают 80 регионов России, включая 2000 городов. Мощный аккумулятор емкостью 2200 мА·ч позволяет пользоваться прибором и вне автомобиля достаточно длительное время. Цена новинки около 4400 руб.

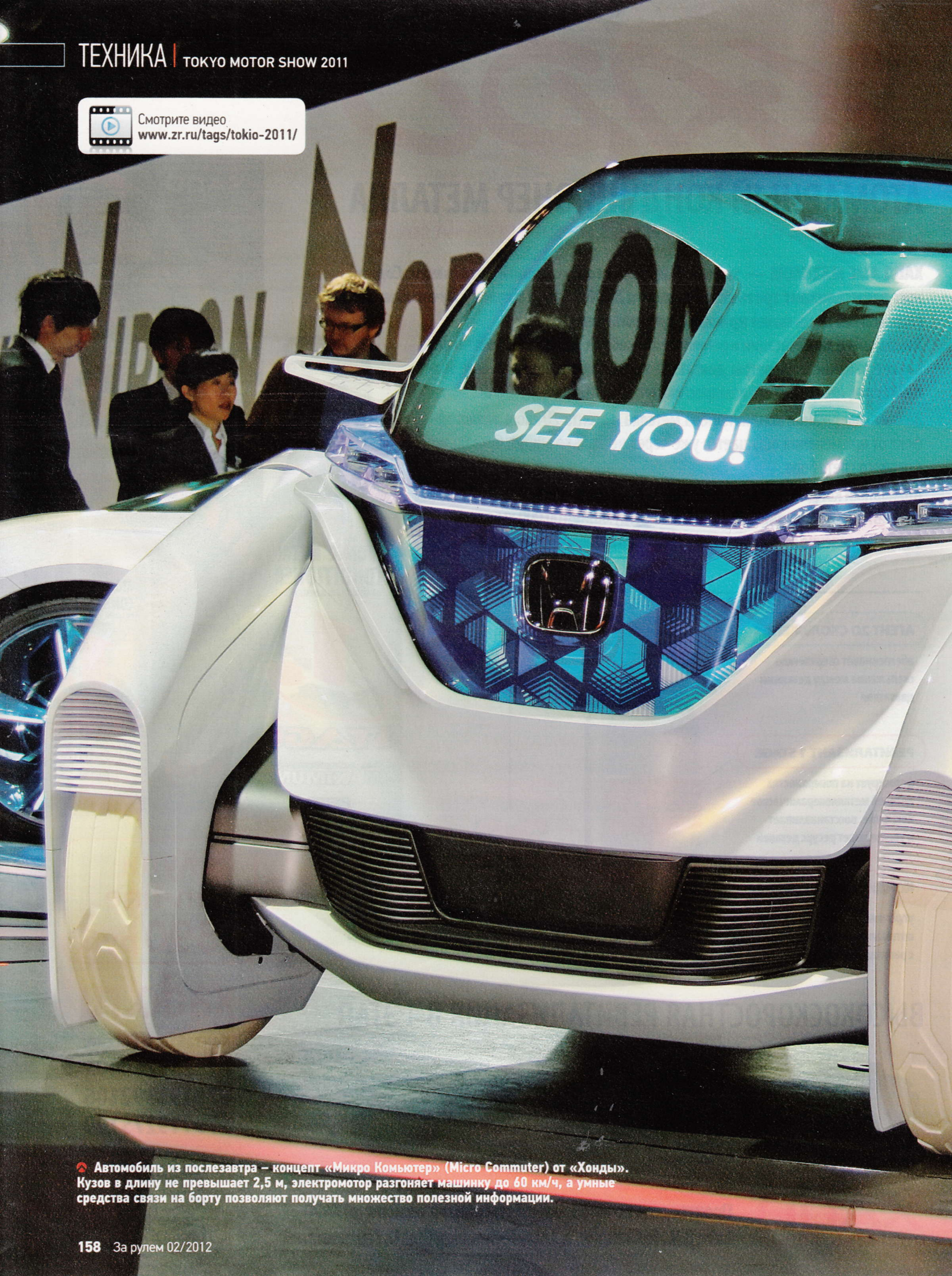


КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ И ДАТЧИКИ

Японская компания «Денсо» известна в основном своими свечами зажигания. Но теперь ассортимент выпускаемых запчастей решено заметно расширить. Со временем фирма освоит все детали системы управления двигателем, а пока представляет катушки зажигания и датчики массового расхода воздуха (ДМРВ) для ряда иномарок. Все они разработаны на основе собственных технологий «Денсо» и полностью соответствуют требованиям, предъявляемым к оригинальным деталям. Итак, для «Мицубиси-Лансер» и ASX, «Сузуки-SX4» и «Гранд Витара», «Тойоты-Королла» и «Ленд Крузер» подойдет ДМРВ DMA-0111 ценой около 5200 руб., а на «Тойоту-Аурис» и RAV4 можно будет поставить катушки зажигания DIC-0103 примерно по 5900 руб. за штуку.



Смотрите видео
www.zr.ru/tags/tokio-2011/



Автомобиль из послезавтра – концепт «Микро Комьютер» (Micro Commuter) от «Хонды». Кузов в длину не превышает 2,5 м, электромотор разгоняет машинку до 60 км/ч, а умные средства связи на борту позволяют получать множество полезной информации.

ТРИ ВРЕМЕНИ ТОКИО

Сегодня, завтра, послезавтра! Все премьеры Токийского мотор-шоу логично разделились на группы, относящиеся к разным временным интервалам: серийные машины – на них дилеры уже начали принимать заказы; прототипы, которые через пару-тройку лет встанут на конвейер; концептуальные разработки – как указатели направлений, в которых предстоит развиваться Автомобилю. Яркие впечатления из Японии привезли **Михаил Гзовский**, **Сергей Канунников**, **Максим Сачков** и **Юрий Тимкин**.

Второй раз токийский автосалон был под угрозой срыва. Два года назад вмешался экономический кризис, ударивший по всем отраслям промышленности, в том числе по автомобильной. На сей раз планы попыталась разрушить природная стихия. Если бы не мужество японцев, счет самым восточным автовыставкам наверняка прервался бы. Но шоу продолжается; более того, нынешний, 42-й по счету автосалон в Токио вполне соответствует своему статусу международного. Стенды иностранных производителей встречались куда чаще, чем пару лет назад. Правда, пересчитать яркие мировые премьеры хватило бы пальцев одной руки. Иностранцы явно берегут козыри до весенней Женевы. Да и масштаб показанных ими премьер оказался не столь уж велик. В основном это производные от сыгранных ранее громких дебютов: пятидверная версия модели «Ауди-А1», по традиции получившая приставку «Спортбек», гибридная модификация БМВ 5-й серии, приподнятая версия «Фольксвагена-Пассат» по имени «Олтрак».

А что же хозяева? Они, естественно, оказались на коне. Среди японских премьер нашлось в достатке автомобилей и на сегодня, и на завтра, и на послезавтра. Любопытно, что самые далекие от нынешней реальности модели точно соответствовали представленной в соседнем павильоне концепции «умного городского движения» (Smart Mobility City). В двух словах о ее сути: автомобиль будущего – это экологически чистое, безопасное и умное транспортное средство передвижения. Разглядывать такие забавно, а когда вспоминаешь, что в них наше будущее, – становится жутковато. Могли ли предполагать отцы-основатели, что их изобретение через век с небольшим превратится в нечто, назвать которое автомобилем даже у самих производителей язык не поворачивается. Для них придумали новый термин «комьютер» (commuter) – совершающий регулярные поездки. Хотя, возможно, все обойдется и они окажутся лишь несостоявшейся концепцией. Ведь это грядет лишь послезавтра – до него еще далеко. Жить лучше сегодняшним днем, думать о завтрашнем. Что нас ждет – смотрите на следующих страницах.

«Мицубиси-Мираж» похож на концепт «Глобал Смол» (Global Small), показанный в прошлом году в Женеве. Убрав некоторые штрихи, дизайнеры заставили серийный автомобиль выглядеть более сдержанно и недорого. Обоснованно, ведь его позиционируют как малобюджетный и планируют продавать в первую очередь в третьих странах. Поэтому и производство запускают в Таиланде. Там же стартуют продажи, а через некоторое время «Мираж» появится на других рынках. Пятиместный хэтчбек компактнее нынешнего «Кольта» (длина 3710 мм, ширина 1665 мм, высота 1490 мм), под капотом трехцилиндровый бензиновый двигатель MIVEC объемом 1,0 л, который благодаря системам «старт-стоп» (AS&G) и рекуперации энергии расходует всего 3,3 л/100 км. Не исключено, что новинку повезут и в Россию, но не раньше чем через год.





Главный минус гибридов – высокая цена. Пионер и лидер в разработке бензоэлектрических моделей – компания **«Тойота»** пытается опровергнуть этот постулат, предлагая относительно недорогую модель **«Аква»**. Она меньше «Приуса» (длина 3995 мм, база 2550 мм), салон вмещает пятерых, а гибридная установка Hybrid Synergy Drive – хорошо спевшийся дуэт 1,4-литрового бензинового двигателя мощностью 55 кВт/75 л.с. и 45-киловатного электромотора – по конструкции аналогична тем, что работают на прочих моделях «Тойоты» и «Лексуса». Средний расход топлива обещают на уровне 3 л/100 км. И наконец, о цене: в Японии чуть больше 20 000 долларов. То есть автомобиль ненамного дороже одноклассников с обычными силовыми агрегатами. Интересно, сколько будет стоить **«Приус С»** (именно так планируют называть новинку за пределами исторической родины) на европейском рынке?

Чем дальше в XXI век, тем ближе коммерческий транспорт по комфорту к легковым автомобилям. При этом он не растрачивает, а, наоборот, приумножает свои профессиональные качества. Несколько доказательств на примере легкого фургона **«Ниссан-NV350»**. Как вам система доступа без ключа? Диковинка на машинах такого класса! Очень удобная вещь, особенно когда при погрузке руки заняты. Или камера заднего вида – она разглядит опасность, спрятавшуюся за перекрывающим обзор грузом. Половинки задних сидений складываются и сдвигаются по отдельности, позволяя рационально распределить места между грузом и пассажирами. По бокам – приспособления, помогающие закрепить поклажу. Кстати, в NV350 помещаются трехметровые длинномеры – завидный результат для таких автомобилей.



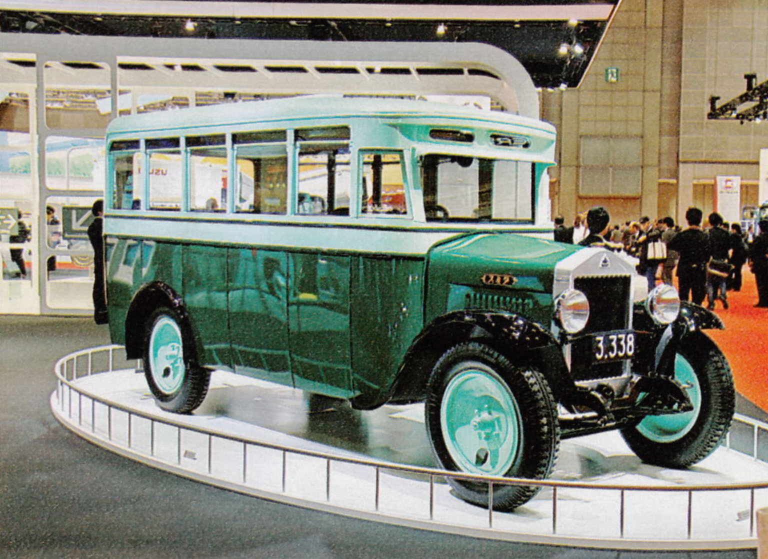
Полку гибридов прибывает с каждым днем. Линейка **БМВ** пополнилась еще одним образцом, на сей раз на базе пятой серии. Баварцы представили модель **«Эктив Гибрид 5» (ActiveHybrid 5)**, оснащенную 3-литровой рядной «шестеркой», которая выдает 306 л.с. и 400 Н·м, и 8-ступенчатым автоматом, в чьем корпусе установлен 40-киловаттный электродвигатель. Суммарная мощность гибридной установки 340 «лошадей», а максимальный крутящий момент 450 Н·м. На электротяге можно проехать до 4 км не быстрее 35 км/ч. Литиево-ионные батареи емкостью всего 0,675 кВт·ч сокращают объем багажника до 375 л. В режиме принудительного холостого хода до 160 км/ч электроника ради экономии топлива разрывает связь между двигателем и колесами – такую программу все чаще зашивают в блоки управления.

Еще одна мировая премьера **БМВ**, уже от тюнингового ателье **«Альпина»**, – **«В6 Битурбо Купе»**. Необычно, что первым увидел мир кабриолет (во Франкфурте) и лишь потом показали закрытую версию заряженной «шестерки». Но для того и нужны мелкосерийные производители, чтобы удивлять. Доработанный 4,4-литровый V8 наддули с 407 до 540 л.с. Такая мощь позволяет стрелке спидометра миновать сотню через 4,4 секунды и в итоге упереться в отметку 320 км/ч. Быть послушным купе помогают амортизаторы с регулируемой жесткостью и система, подавляющая крены. В распоряжении водителя четыре варианта настроек подвески. Рядом с В6 ярким окрасом останавливала взгляд еще более мелкосерийная мировая премьера – В3 GT3 для чемпионата GT ADAC. Всего подготовят 99 таких спорткаров.









В 1971 году **«Исудзу»** заключила договор с компанией «Дженерал моторс» и стала выпускать дизельные моторы и вседорожники. Плодотворное сотрудничество продолжается по сей день, один из примеров перед вами. Новый пикап **«Исудзу D-MAX»** и «Шевроле-Колорадо» (последний дебютировал несколькими месяцами раньше) сделаны на одной платформе, схожи внешне и выпускаться будут на одном таиландском заводе. Правда, набор силовых агрегатов разный. Для D-MAX предусмотрели три турбодизеля: объем от 2,5 до 3,0 л, мощность от 115 до 177 сил. К ним приписаны 5-ступенчатые механика и автомат, можно выбрать задне- или полноприводную трансмиссию, а также версию с одиночной либо полуторной кабиной. Пару лет назад компания «Соллерс» даже планировала завозить предыдущий D-MAX в Россию. Может, кто-то повторит попытку?

Неожиданно встретить среди современных и перспективных автомобилей исторический экспонат. Этот автобус компания **«Ишикаваджима аутомотив уоркс» (Ishikawajima Automotive Works)**, родоначальница нынешней корпорации **«Исудзу»**, выпустила в конце 20-х годов прошлого века. Кузов смонтирован на шасси одной из моделей **«Сумида»** – это первые грузовики, разработанные японцами самостоятельно. Название они получили в честь реки, на которой стоит Токио, и абсолютно заслуженно: выпущенные компанией автобусы сыграли одну из ключевых ролей в развитии транспортной сети тогдашней Японии. Пятиметровую машину приводит в движение 2,7-литровый бензиновый двигатель мощностью 30 кВт/41 л.с. В уютном салоне, немного тесноватом по современным меркам, 14 посадочных мест, еще четверо могут ехать стоя, компанию дополняют водитель и кондуктор.

По любви

Принципиально новые автомобили нынче показывают нечасто, а ведь купе, созданное «Тойотой» и «Субару», именно таково. Машины с обозначениями GT-86 и BRZ практически параллельно опробовали Юрий Тимкин и Сергей Канунников.

По словам конструкторов обеих фирм, над этой парой трудились единомышленники, влюбленные в спортивные машины. Поэтому работа спорилась. Некоторое время назад проект приостановили: посчитали, что кризис снизил интерес к спортивным купе. Однако вскоре доводку продолжили. Правильно сделали! И к «Субару», и к «Тойоте» на токийской выставке было не протолкнуться. Но нам локтями работать не пришлось – смогли, пусть и не в полной мере, опробовать купе в деле.

«Тойоту GT-86» и «Субару-BRZ» различить можно лишь по эмблемам и передку кузова. Причем на фото «лицо» американской версии «Субару», – к нам машина дойдет с иными фарами и некоторыми деталями. Смотрится купе, что и говорить, великолепно! Кстати, за дизайн отвечали специалисты «Тойоты».

Двери купе без рамок стекол – чистота жанра! В низкое сиденье погружаться не очень удобно. Но это же спорткупе! Зато кресло скроено превосходно: тело впечатывается в него, словно японский меч катана в ножны. Идеальный по диаметру и сечению руль, регулируемый в двух плоскостях, ложится в руки так, что отпускать его не хочется. Магия какая-то! А скорее, отличная работа специалистов по эргономике.

Салон отделан добротными материалами, но производит впечатление довольно аскетичного. Это не экономия «на шпильках», а опять же следование жанру породистого авто, которое не только кажется спортивным, но и вправду такое. Интересны прямоугольные клавиши на центральной консоли, как и регуляторы климат-контроля, стилизованные под гайки. Центральное место щитка приборов занимает, конечно, тахометр, чья красная зона начинается с отметки 7400 об/мин. Спидометр же размечен до 260 км/ч. Для спорткупе у «Тойоты/Субару» приличная обзорность: крупные наружные зеркала, обзор через заднее стекло не хуже, чем в иных хэтчбеках. А благодаря «загривкам» по бокам капота легче контролировать габариты спереди. Для столь низкой машины – ценное достоинство.

В салоне есть розетка, пара подстаканников, в дверных кармашках выштамповки под бутылки, а в бардачок можно положить бумаги формата А4. На водителя среднего роста потолок не давит, но двухметровому будет все же впритык. А вот на заднем сиденье усядется разве что дошкольник, да и то если передние не отодвигать до упора.

Даже не очень длинных поездок на закрытых трассах достаточно, чтобы сказать: автомобиль удался! Мощный разгон сопровождается победной песней оппозитного мотора. Шестиступенчатый автомат подкупает скорострельностью и сообразительностью. Коробку можно перевести в зимний



«Субару» в фирменном синем колере сумели отличить от оранжевой «Тойоты», лишь внимательно осмотрев.

Сзади автомобили практически не различить. Оригинален треугольный стоп-сигнал в гоночном стиле.

ВЫВЕДЕНИЕ ПОРОДЫ

Подробных технических характеристик пока не дают, остановимся на основных особенностях. Купе классической компоновки делали максимально низким. Для этого инженеры «Субару» создали специальную версию мотора FB (84 × 90 мм), знакомого по «Импрезе». «Сплющенный» двигатель FA (86 × 86 мм, 2 л, 200 л.с.) сместили назад и максимально опустили – его центр тяжести всего в 430 мм от земли. При этом обещан дорожный просвет 120–130 мм – для спорткупе неплохо. Тем более что под мотором довольно мощный аэродинамический щиток (он же увеличивает жесткость кузова и защищает картер). Центр тяжести автомобиля в 940 мм над дорогой. Развесовка по осям близка к идеальной – 53:47. Передняя подвеска – «Мак-Ферсон», задняя – двухрычажная. Шины – 215/45R17, но будут и 18-дюймовые. Предполагаем, что инженеры не остановятся на достигнутом; возможно, через некоторое время появится модификация для истинных гурманов – с шильдиком *STI*.



ИЗ ЖИЗНИ МУЛОВ

Компании нечасто показывают своих «мулов» – прототипы, с которых начинается доводка ходовых качеств. Поскольку аналога в линейке «Субару» не было, первый образец



представлял собой укороченный «Легаси» с заваренными задними дверями и расширенными арками колес. Следующим стало черное купе, и вновь с довольно кустарными деталями кузова – уже более близкого по форме к закамуфлированным машинам, которые испытывали не только в Японии и не только на закрытых дорогах.



Интерьеры у «Субару» и у «Тойоты» тоже почти одинаковые. Интересно смотрятся рычажки управления климатом в духе классических спортивных авто 1960-х.

или в спортивный режим. В последнем смена передач происходит на более высоких оборотах. Автомат работает настолько четко, что переход в ручной режим, показалось, ничего особо не дал. Но для гурманов предусмотрена и по-настоящему спортивная шестиступенчатая механика. Ходы рычага настолько коротки, что водителю, привыкшему к более свободным гражданским механизмам, поначалу даже неудобно. К очень короткому свободному ходу педали сцепления тоже приноравливались. Но зато теперь можно сполна прочувствовать силу автомобиля, а заодно проверить, насколько ты ей соответствуешь.

Стащить машину с траектории непросто – цепляется за сухое покрытие, как кошка за кресло, не желая его покидать. Отключив систему стабилизации, получите автомобиль, которым интересно управлять в скольжении. Разумеется, при определенных

Багажник очень приличный для спорткупе. Его можно увеличить, сложив заднюю спинку.

Заднее сиденье скорее декоративное, хотя по форме вполне приемлемое.

навыках. Руль с электромеханическим усилителем тугой, мужской. Даже на малых скоростях автомобиль не позволит разгильдяйски вращать баранку одним пальцем. Зато точность его работы отменная, и, разумеется, это особенно ценишь с ростом скорости. Конечно, подвеска жесткая. Бывает и жестче, но и эта ощутимо передает даже небольшие неровности на кузов и сиденье, что тоже в рамках жанра.

В России купе появится под обеими марками уже летом. Цены пока не объявляют, но есть надежда, что новинка будет дешевле европейских именитых аналогов. В общем, автомобиль получился интересным: по-настоящему спортивным, породистым. «Тойота» и «Субару» действительно родили дитя по любви. Ценители жанра связывают жизнь с таким созданием, следуя тому же чувству.

Honda CR-V: молодо. Зелено!

Хотя формально премьера нового «паркетника» CR-V состоялась на автосалоне в Лос-Анджелесе несколькими неделями ранее, дебют ее азиатской версии прошел в Токио. **Михаилу Гзовскому** удалось раздобыть экземпляр на короткий тест-драйв.

Хондовский полигон Twin Ring Motegi не лучшее место для обычного тест-драйва: ни тебе ухабов, ни шершавого асфальта, да и скорость приходится держать смешную. И все же несколько кругов на CR-V четвертого поколения позволили составить первое впечатление. Сведу его к двум словам: просторно, тихо!

Новая CR-V, вопреки общей тенденции, компактнее предшественницы – ее длина 4529 мм (– 41 мм), высота 1654 мм (– 21 мм), а ширина и колесная база остались прежними (1820 и 2620 мм). Но длина салона при этом выросла на 225 мм, поэтому на заднем диване места предостаточно. Выходить тоже удобнее благодаря распахивающимся на 80° задним дверям (ранее 67°). Сиденье водителя плотнее поджимает бока, хотя спинка стала шире.



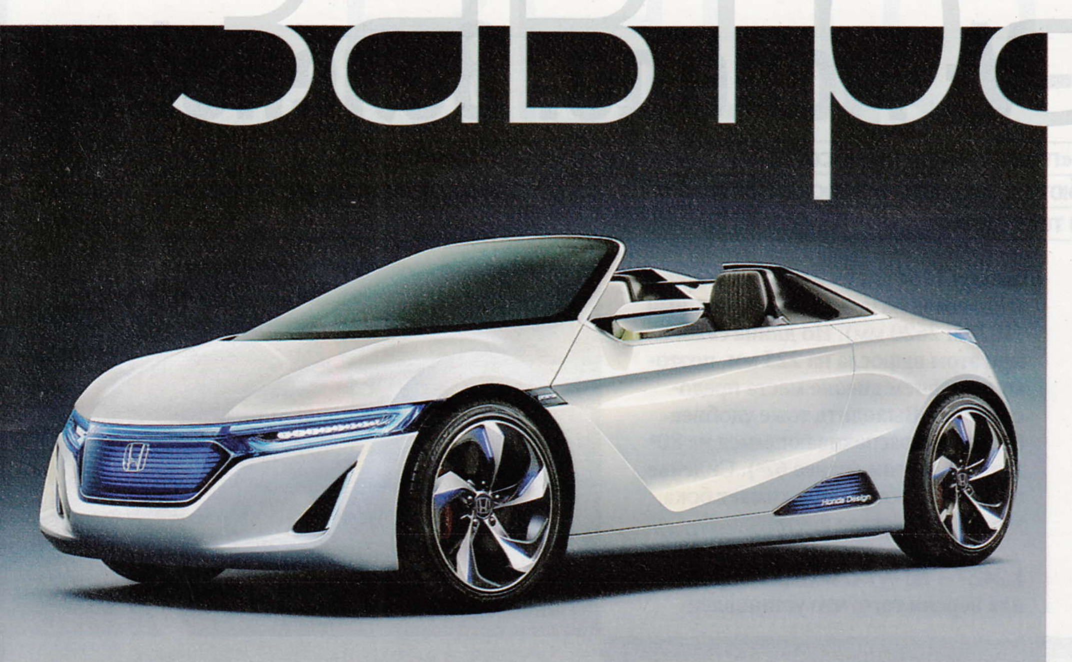
Машину приводит мотор серии K24Z7 – по сути, модернизированная версия того, что установлен на третью CR-V. Рабочий объем не изменился (2354 см³), зато доработке подвергли впускной коллектор, применили электронную дроссельную заслонку. Мощность японской версии 125 кВт/170 л.с., момент – 220 Н·м. Упор сделали не на прирост сил, а на снижение расхода путем оптимизации сгорания и снижения потерь на трение. Ту же цель преследовали, модернизируя 5-ступенчатый автомат: ему подправили передаточные числа и оснастили системой Grade Logic Control, верно угадывающей момент переключения. В итоге заявленный средний расход – 11,6 л. Но и это не предел. Справа у руля примостили «экологическую» кнопку, нажатие которой, как и у нового «Сивика», перестраивает работу дросселя и климатической установки, чтобы сэкономить дополнительные граммы бензина.

Что касается полного привода, то в многодисковой муфте задних колес отныне один насос вместо двух, а управление ею электронное, а не механическое. По идее, это должно ускорить подключение задних колес при пробуксовке передка. Проверить это, увы, не смог. А вот что CR-V на всесезонных шинах ощутимо тише и мягче, отметили все коллеги. У CR-V спереди «Мак-Ферсон», а место задней двухрычажки заняла компактная многорычажная подвеска. Передний подрамник усилен, наклон стоек изменен, чтобы уменьшить крены.

Получилось ли у японцев сделать идеальный «паркетник»? Заявка неплоха! В любом случае на доводку европейской версии еще есть время – машина поступит в продажу в Старом Свете осенью 2012 года.

«Хонда» всегда славилась легкостью трансформации салона. И теперь – потянул ручку и получил 955 л объема. В пятиместном варианте CR-V вмещает 524–623 л.

Завтра



Электромобили ассоциируются у вас с неуклюжими погрузчиками или троллейбусами? Как насчет прототипа **«Хонда EV-STER»**, разгоняющегося до 100 км/ч за 5 секунд? Двухместная машина с легким углепластиковым кузовом длиной 3570 мм – настоящий спорткар! Интерьер футуристичный: водительское место с джойстиками вместо руля и приборной панелью с разнесенными по бокам «ушами»-мониторами напоминает скорее кокпит космолета. Сиденья будто вклеены в кузов, водительское выделено яркой обивкой – видимо, чтобы не перепутать. Пилоту разрешено менять настройки шасси и мотора, дабы получить максимальное удовольствие от вождения. Зарядка батареи емкостью 10 кВт·ч от сети в 220 В занимает менее 3 часов, после чего EV-STER в состоянии гонять на электромоторе мощностью 58 кВт со скоростью до 160 км/ч при запасе хода 160 км. Тошихико Нонака, президент подразделения исследований и разработок «Хонды», намекнул: машина в том или ином виде вполне может стать серийной через несколько лет.

Одно из направлений, ведущих к серийному экологически чистому автомобилю, – совершенствование топливных элементов. **«Тойота»**, пионер и лидер в разработке гибридомобилей, пытается и здесь обставить конкурентов. Серьезная заявка на лидерство – концепт **FCV-R (Fuel Cell Vehicle – Reality & Revolution)**. При его разработке руководствовались теми же принципами, что и для гибридных автомобилей (кстати, судя по размерам, этот образец сделан на платформе «Приуса»): экомобиль ни внешностью, ни поведением на дороге не должен отличаться от других машин. Первое удалось, второе... Узнаем после 2015 года, когда появится серийный продукт. По крайней мере, запаса водорода, закачанного в баллоны под давлением 70 МПа, хватает на 700 км. В салоне вольготно четверым, а багажник вместит приличную горку вещей.





Представление о будущем универсале компания **«Субару»** отразила в концепте **«Эдвансид Турер» (Advanced Tourer)**. Только послужит ли он прообразом одной из серийных моделей? Для «Форестера» нового поколения он больно приземистый и низкорослый, для «Аутбека» – коротковат. Скорее всего, это некий сборник дизайнерских и инженерных решений для перспективных «субару». Выглядит концепт вполне современно и привлекательно: интересные формы, смелые линии. А чего стоят двери без оконных рамок и проем без центральной стойки! Серьезная претензия одна: ничего родственного с прошлыми моделями, чьи лица пускай не самые симпатичные, зато узнаваемые. Но традиции все-таки не забыты: постоянный полный привод и оппозитный двигатель на месте. Последний ради экологии зажат по объему (всего 1,6 л), зато с турбонаддувом и непосредственным впрыском. Нехватку сил и крутящего момента компенсирует электромотор.

«Мазда» обновляет модели как перчатки. Едва отгремели фанфары при дебюте последней «шестерки» (осень 2007-го), а перед публикой уже предстал прототип следующего поколения, который в этом году должен стать серийным. Концепт **«Такери» (Takeri)** не только намекнул на облик будущей **«Мазды-6»**, но и немного поведал о технических новинках. В частности, о дальнейшем развитии технологий «Скайэктив», помогающих снизить расход топлива и вредные выбросы и улучшить ходовые качества. Некоторые из них уже засветились на серийном CX-5, например дизельный двигатель «Скайэктив-D» с оригинальным «старт-стопом» (i-stop), любопытные решения по облегчению кузова и шасси, улучшению аэродинамики. На «Такери» дебютировала система рекуперации i-ELOOP, преобразующая при торможении кинетическую энергию в электричество, которое потом питает бортовое оборудование.

В числе наиболее плотно оккупированных посетителями оказалась новинка от **«Фольксвагена»** – концептуальная модель **«Кросс Купе»**, чьи особенности вынесены в название. Одно из направлений, в котором станут развиваться автомобили концерна, – симбиоз разных типов кузова с высоким полноприводным шасси. На выходе получаем универсал, купе и даже кабриолет с примерным поведением на дороге, высокой посадкой и увеличенным дорожным просветом. Основой послужит новая, специально разработанная для кроссоверов модульная платформа (MQB) с короткими свесами. «Кросс Купе» чуть длиннее «Гольфа» и компактнее «Тигуана» (длина 4345 мм). В движение его приводят электромоторы на передней и задней осях и бензиновый наддувный двигатель TSI. Восемь модулей литиево-ионных батарей емкостью 9,8 кВт·ч спрятаны в центральном туннеле кузова. При полном заряде можно проехать до 40 км, не загрязняя атмосферу.



Есть ли будущее без гибридов? **«Сузуки»** отвечает на этот вопрос неординарным концептом **«Регина»**. Его наддувный бензиновый двигатель без поддержки электромоторов выбрасывает в атмосферу всего 70 г/км CO_2 и расходует около 3 л/100 км. В чем залог успеха? Во-первых, в низкой снаряженной массе. Автомобиль длиной 3,5 м (это причисляет его к классу А) весит всего 730 кг – почти на полтора центнера легче сравнимого по размерам нынешнего «Альто». Во-вторых, благодаря каплевидной форме, максимально приближенной к аэродинамическому идеалу, коэффициент C_x примерно на 10% ниже, чем у одноклассников. Стремление к совершенству определило облик – неординарный и заметный.

Концепт **«Субару» PX-MiEV** второго поколения внешне не сильно отличается от предшественника, показанного два года назад здесь же, в Токио. Очевидно, концепт скоро превратится в серийный автомобиль, тем более что «Аутлендеру» и впрямь пора переродиться. Хотя именно внешностью первый PX-MiEV больше напоминает реальное авто. Гибридная установка концептуально осталась прежней, изменилась лишь мощность. Передние и задние колеса в движение приводит 2-литровый бензиновый двигатель **MIVEC** и пара 60-киловаттных электромоторов. Запаса электричества на борту хватает на 50 км в режиме троллейбуса, потом батарею начинает подзаряжать бензиновый двигатель. Впрочем, пополнить заряд можно и от розетки.

Энергию – в мирных целях

В аудитории, где проходил семинар, посвященный перспективным разработкам «Ниссана», вдруг погас свет. Лектор быстро успокоил: «Сейчас мы перейдем на резервное питание от «Ниссана-LEAF». Волнение сменилось удивлением, а когда вспыхнули лампы, специалисты поделились подробностями, которые записал и осмыслил Максим Сачков. Фото автора и «Ниссан».

Отключение электричества оказалось частью импровизированного спектакля для журналистов. Правда, припаркованный рядом LEAF действительно снабжал энергией все здание. Это не просто демонстрация возможностей модели, а одно из направлений глобальной программы с участием многих автопроизводителей. Ее главный девиз: электромобиль – неотъемлемая часть всей энергосистемы. Например, емкость литиевоионных батарей «Ниссана-LEAF» составляет 24 кВт·ч. В среднем хозяева небольшого частного дома в Японии расходуют 10–12 кВт·ч в сутки. Таким образом, электромобиль обеспечит автономное питание жилища на пару дней – вполне достаточно, чтобы устранить последствия аварии в сети или переключиться на другую подстанцию.

Возможна и обратная ситуация: электромобиль способен не только заряжаться от домашней сети, но и накапливать в себе энергию от возобновляемых источников – ветряков, солнечных батарей. Таким образом, машины становятся элементом глобальной энергосистемы и позволяют отказаться от дополнительных «хранилищ» электричества. Правда, это актуально для Японии, где большинство автомобилей 90% времени проводят во дворе дома. Вряд ли этот опыт смогут перенять Европа и Америка, не говоря уже о России.

Для подключения LEAF к домовому электрощиту используют разъем для быстрой зарядки. Он рассчитан на нагрузку до 6 кВт – такого потребления вполне достаточно для комфортного пребывания. За энергопотреблением следит блок контроля мощности (Power Control System), который будет либо прилагаться к электромобилю, либо приобретаться отдельно.

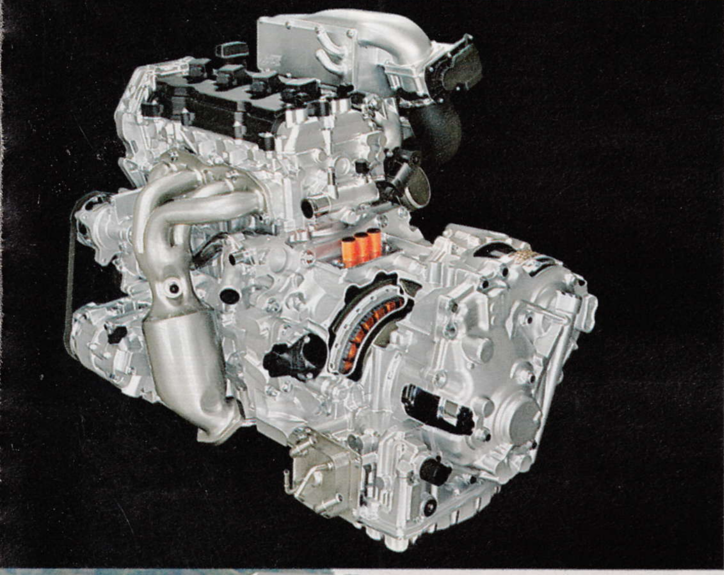
Экология и безопасность – этому были посвящены почти все стенды с новинками. «Ниссан» разработал «Зеленую программу-2016», направленную на снижение выбросов нынешних моделей и производство автомобилей с нулевым выхлопом. И вот примеры: усовершенствованные двигатели внутреннего сгорания, вариаторы, гибридные трансмиссии, а также ноухау для автомобилей на электротяге с топливными элементами. Что касается защиты водителей, пассажиров и пешеходов, то речь не столько о пассивной безопасности (не считая новейшей ультрапрочной и легкой стали с пределом прочности на растяжение до 1,2 ГПа), а о системах, предупреждающих аварии.

Активным круиз-контролем, который не только поддерживает дистанцию,

Новое поколение топливных элементов почти вдвое компактнее образцов 2005 года. Более того, примерно на 25% уменьшились в размерах и остальные детали энергоблока. Что не менее важно, удалось на четверть сократить массу используемой платины – катализатора химической реакции; за счет этого почти на 20% снизилась стоимость элемента. При этом удельная мощность выросла: сейчас с одного литра получают 2,5 кВт против прежнего 1 кВт.



Уже скоро бесконтактные заправки мощностью 3–6 кВт появятся на улицах. Они удобнее, чем колонки с проводами: водителю надо лишь, следуя подсказкам камеры заднего вида, точно припарковаться над контактной пластиной, и ток потечет в батарею. Правда, при такой передаче энергии неизбежны потери около 10–15%.



«Ниссан» уже обкатал гибридную трансмиссию на заднеприводном «Инфинити-М35». Теперь готовит похожую схему с двумя сцеплениями для моделей с приводом на передние колеса. Первое размыкает связь между двигателем и электромотором, второе – между электромотором и вариатором XTRONIC. Переднеприводные гибриды начнут выпускать в 2013 году на заводе «Ниссан» в США.



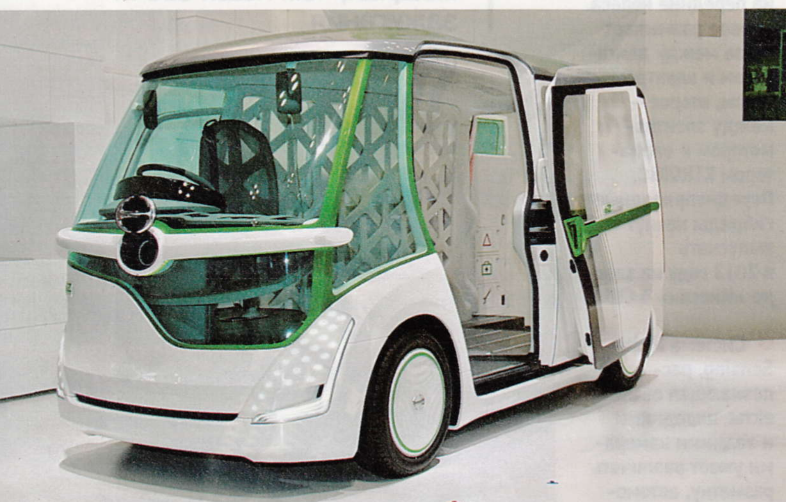
Система Multi-Sensing, распознающая объекты, передними и задними камерами умеет различать разметку, автомобили, пешеходов. Сначала она подает тревожный сигнал, а потом приводит в действие тормоза, вплоть до полной остановки. Одна из горячих новинок, которая в этом году появится на серийных машинах, – устройство, определяющее подвижные объекты (например, пешеходов) при езде задним ходом.

но и может при необходимости экстренно затормозить, уже никого не удивишь. «Ниссан» предлагает систему следующего поколения – Predictive Forward Collision Warning, смотрящую, подобно опытному водителю, сквозь машину. Радар на носу следит не только за впереди идущим автомобилем, но еще и за тем, что происходит перед ним (сигнал проходит под днищем ближайшего авто). Это мне рассказал технический специалист «Ниссана», пока ехали за возвышавшимся перед нами вседорожником. (А за ним, как потом выяснилось, скрывался седан.) Вдруг в салоне раздался зуммер, и машина начала тормозить. Спросить я ничего не успел – вседорожник резко шарахнулся в другой ряд, открыв глазам замедлившийся в нашей полосе автомобиль. Сработало четко: даже без экстренного торможения мы остановились за несколько метров до кормы с алеющими стоп-сигналами.

Другой электронный помощник пособит малоопытным водителям, путающим от растерянности газ с тормозом. Японцы подсчитали: около 7000 происшествий в год случаются именно по этой причине, причем больше половины из них – на парковках. Система получает информацию от датчиков парковки и камер кругового обзора (Around View Monitor) о расстоянии до препятствий и разметке для стоянки. Если при заезде на машиноместо водитель продолжает утапливать педаль газа, включается звуковой сигнал и вспыхивает предупреждающая лампа. Дальше электроника убирает тягу и задействует тормоза. Спасены бампер и железо, а хозяин отправляется в магазин тратить сэкономленные деньги и время.

Судя по обилию новинок, энергии у разработчиков «Ниссана» хоть отбавляй. Пояснения к наиболее интересным из них – в подписях к фотографиям.

Робот **Асимо**, фирменная завлекалочка **«Хонды»**, предстал перед публикой в новом теле. Его рост не изменился – 130 см, вес 48 кг (похудел на 6 кг), а так называемая степень подвижности – 57 единиц против прежних 34. Это означает, что Асимо теперь умеет не только ходить и бегать со скоростью до 9 км/ч, но и прыгать, полностью отрываясь от земли, и не терять равновесие на неровной поверхности. А главное – Асимо реагирует на действия окружающих людей или предметов и выбирает линию поведения для решения поставленной задачи. Признаться, наблюдать за человеческой артикуляцией робота вживую и даже просто сидеть рядом – жутковато. Кстати, система распознавания голоса, созданная для Асимо, использована в новой навигационной системе, реагирующей на команды не только водителя, но и пассажиров, невзирая на шум в салоне и снаружи авто. Ее дебют на серийных «хондах» ожидают в этом году.



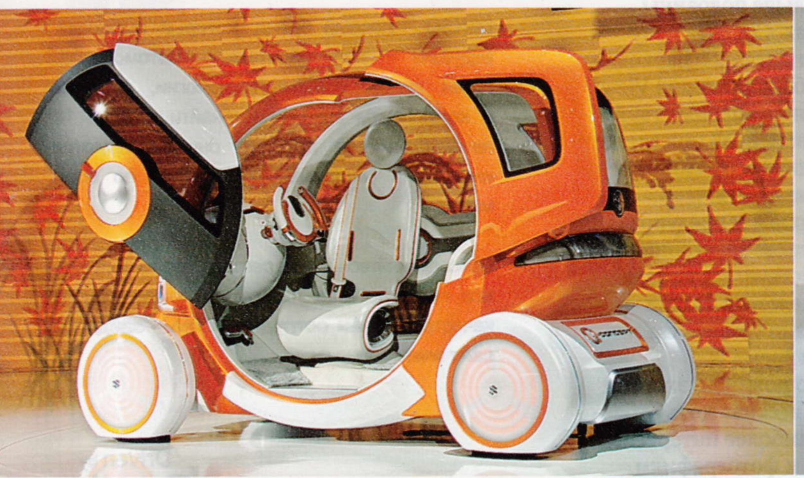


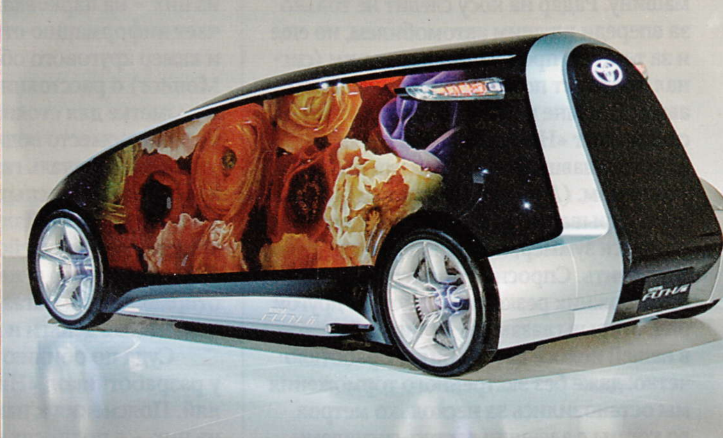
Фирма **«Хино»**, находящаяся под крылом **«Тойоты»**, специализируется на грузовиках и автобусах (в том числе гибридных) и предлагает свой взгляд на будущее коммерческого транспорта. Концепт **«eZ-Карго» (eZ-Cargo)** – это легкий, компактный, экологически чистый фургон. Электродвигатель, приводящий передние колеса, расположен в носовой части, что позволило сделать пол низким и ровным. Забавно выполнена силовая структура кузова: для описания мудреной японской конструкции точнее всего подходит русское слово «плетень». Перевитые полоски из композитного материала придают корпусу жесткость и легкость. Благодаря нулевым выбросам фургон может передвигаться даже внутри помещений.

В отличие от тезок из первого и второго поколений, концепт **«Ниссана» ПИВО 3 (PIVO 3)** более реалистичен. Причем он служит не только прообразом городского автомобиля будущего, но и носителем перспективных технологий. Например, вместо зеркал – камеры кругового обзора Around View Monitor, снимающие проблему мертвых зон. Все поворотные колеса позволят развернуться на пятачке радиусом 2 м. Знаете, почему имя автомобиля созвучно с названием пенного хмельного напитка? Потому, что он помогает сэкономить время хозяина для общения с друзьями: на специально оборудованных стоянках машине можно смело доверить самостоятельно найти место и припарковаться. А утром вызвать четырехколесного друга к подъезду через смартфон.

В оранжевых тонах видит будущее городского авто фирма **«Сузуки»**. Концепт **Q** придется по душе тем, кто в детстве мечтал о мопеде, а родители упорно прививали страсть к автомобилю. Размерами (длина 2,5 м, ширина 1,3 м) он чуть больше мотоцикла, четыре колеса и крыша делают поездки не столь романтичными, зато уж точно более комфортными. Формы найдены, конечно, забавные, но вот ездить на таком согласились бы далеко не все нынешние водители. Место за шофером можно использовать не только для багажа: тут свободно разместится один взрослый или двое детей. Скорость ограничена 60 км/ч, а запас хода около полусотни километров – достаточно для коротких городских поездок.

Из чего думают изготавливать в будущем наружные панели кузова? **«Тойота»**, представляя концептуальный **«Фан-Vii» (Fun-Vii, Vehicle interactive internet)**, предлагает использовать жидкокристаллические мониторы. Любопытно, а самое главное – многофункционально. Захотели, чтобы машина сочеталась с вашим гардеробом? Подгружайте из Интернета нужный софт и меняйте облик авто хоть несколько раз на дню. Вздумали послать предупреждение водителю в соседнем ряду или оставить сообщение соседу по стоянке? Несколько голосовых команд – информация дошла до адресата. А при необходимости транспорт быстро превратится в телевизор на колесах. Только для некоторых рынков потребуется антивандальная версия с пуленепробиваемыми стеклами.





тра

В мегаполисе будущего понадобятся не только сверхкомпактные легковушки, но и универсальные фургоны. Концепт **«Дайхатсу-FC Шо Кейс» (Daihatsu FC Sho Case)** короче серийных автомобилей класса А, но благодаря двухметровой высоте здесь с комфортом разместятся четверо седоков и останется место для груза. Кроме того, все сиденья за несколько секунд можно сровнять с полом, получится абсолютно плоская площадка длиной более 2,5 м. Самое интересное спрятано под полом – компактная установка на топливных элементах нового поколения. Для заправки используют жидкое горючее на основе гидразин-гидрата, используемого и в составе ракетного топлива (им еще заправляли самолеты «Мессершмит-163» во время войны). Подробности пока не сообщают, однако доподлинно известно, что все производные гидразина очень ядовиты. Может, лучше по старинке – на водороде?

А вот и персоналка от **«Дайхатсу»** – модель **«Пико» (Pico).** Ее даже автомобильчиком можно назвать с натяжкой. Посмотрите хотя бы на габариты: всего метр в ширину. Некоторые водители сравнимы по размерам, – их сразу вычеркивайте из списка, ведь они даже двери не смогут закрыть. Точнее, две взмывающие вверх и опускающиеся, подобно крыльям чайки, поперечины, больше напоминающие обрубленный шлагбаум. Интересно, в зимнем пакете предусмотрены закрывающие проем утепленные занавески? И снабжены ли они электроприводами? Эмоциями можете поделиться с окружающими: по вашему желанию они появятся на бегущей строке рядом с предупреждениями об опасностях, показаниями скорости и режимами движения. Под конец самое неожиданное: у этого таракашки есть грузовые варианты исполнения – пикап и карго.

СВЯЗЕЙ, ПОРОЧАЩИХ ЕГО, НЕ ИМЕЕТ

Средства коммуникации грозят стать важнейшими в автомобиле. «Мерседес-Бенц», один лидеров в этой области, ведет работу сразу в нескольких направлениях: подключение к информационным сетям, усовершенствование интерфейса и расширение приложений для различных сервисов. В этот мир с головой погрузился **Валерий Чусов**.

ЕСТЬ КОНТАКТ

На многих моделях с трехлучевой звездой Интернет появился в этом году вместе с опциональной системой COMAND Online. Принципиальная особенность – для коммуникации с Сетью нужен мобильный телефон. «Стандарты связи меняются. Телефон заменить проще, чем автомобиль. А подключать его к машине можно как через «блютус», так и через разъем USB», – поясняет старший менеджер системных функций Петер Эбель. Одновременно решается и проблема адаптации к стандартам связи разных стран. Это существенная экономия, в том числе и для покупателя.



Модели E- и S-классов оснащают дополнительной точкой доступа Wi-Fi, которая через приемопередающую антенну подключается к сотовой сети. Одновременно к беспроводному Интернету внутри автомобиля можно подключить несколько устройств, например ноутбук, телефон, MP3-плеер.

Ведь автомобильная электроника рассчитана на жесткую эксплуатацию, а потому и дороже тех гаджетов, что мы носим в карманах.

COMAND Online не просто встроенный в машину нетбук. Набирать адреса сайтов вращающейся рукояткой вместо клавиатуры не так уж удобно. Поэтому «Даймлер» разрабатывает приложения для популярных сервисов «Фейсбука» или гугловского «Панорамио», которые предназначены специально для автомобиля: благодаря сокращению количества функций они быстрее загружаются, а интерфейс приспособлен под соответствующие органы управления. Список приложений будет расширяться, добавят наиболее полезные – вроде прогноза погоды или поисковых систем. Доступ к социальным сетям подскажет навигации, где сейчас находятся друзья или знакомые. Можно подгружать из Интернета обложки любимых музыкальных альбомов или просто качать музыку из Сети.

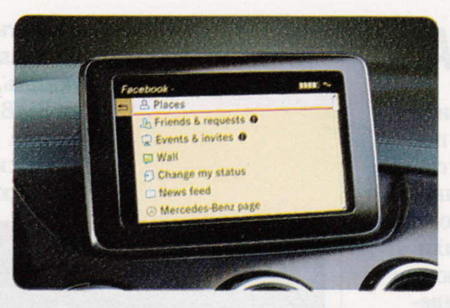
ОБЛАЧНЫЙ МИР

Постоянное подключение автомобиля к Интернету дает возможность реализовать больше функций, не увеличивая производительность бортового оборудования. К так называемым облачным сервисам относятся, например, электронная почта и социальные сети: данные для их работы хранятся не в домашнем компьютере, а удаленно. И эта экономия памяти и мощности компьютера идеальна для автомобильных систем. Машина подключается к Сети не напрямую, а через специальный мерседесовский сервер, гарантирующий быструю работу приложений и безопасность.

Электрический «Смарт-ФоТу» и А-класс на топливных элементах передают на персональные страницы в Интернете данные о заряде батареи. Там водитель найдет интерактивную 3D-карту, показывающую, куда можно доехать с таким запасом электричества. Причем программа рассчитывает расход с учетом подъемов и спусков. Машина сама проинформирует водителя по электронной почте или через «Твиттер» о состоянии батареи или окончании зарядки. Естественно, хозяин автомобиля может послать команду на прогрев или охлаждение салона до старта, чтобы не тратить на это электричество в движении.

И МАХНУЛ РУКОЙ

Концепт «Мерседес-Бенц F125!» просто напичкан всевозможными средствами коммуникации. Отличным помощником водителю служит система Car-to-X: она отвечает за связь с другими автомобилями и получает с помощью камер дополнительную информацию об объектах дорожной инфраструктуры (например, о знаках и разметке) и из Интернета. Причем не только докладывает видимую обстановку, но и прогнозирует некоторые события. А больше всего впечатляет интерфейс системы @yourCOMAND с управлением голосом и жестами. Водитель серийной машины отдает голосовые команды пока лишь аудиосистеме и телефону, а в концепте есть электронный секретарь, которому можно диктовать тексты писем. Кроме того, движениями руки в воздухе вы перемещаетесь по меню и выбираете нужный пункт. Система пока работает нечетко, но времени на отладку достаточно. Так что, когда этот автомобиль превратится в серийный S-класс, огрехи наверняка устранят.



Отправить сообщение на «Фейсбук» не проблема и из машины. Причем уже сейчас такую возможность предоставляет COMAND Online в новом B-классе.

Подгружаете приложение на свой «Айфон» – и не только дистанционно контролируете основные параметры электромобиля, но и отдаете нужные команды.





На большой дисплей COMAND Online в концептуальном А-классе можно вывести привычный интерфейс смартфона. Джойстиком и кнопками водитель управляет всеми функциями не только автомобиля, но и коммуникатора.

Автомобиль «Мерседес-Бенц» выходит на связь только через подключенный к нему смартфон или телефон.



СИЛА ПРИКОСНОВЕНИЯ

«Мерседес-Бенц» старается обеспечить максимальный выбор при соединении автомобиля с телефоном. Через два года к имеющимся видам связи – через «блютус» или USB – добавят новый, зашифрованный аббревиатурой NFC. Достаточно положить смартфон или телефон на отведенное для него место (расстояние между приемником и передатчиком должно быть не более 50 мм), и соединение будет установлено. Пока пробуют комбинированный вариант – использовать NFC для автоматического спаривания устройств по «блютусу». Соприкосновение приборов приводит к автоматическому обмену паролями (они сами цепляются друг за друга через NFC), при этом связь поддерживается на дистанции до десяти метров.

Для тех, кто хотел бы пользоваться интерфейсом «Айфона» в автомобиле, «Даймлер» уже сейчас предлагает iPhone Interface Plus. А для владельцев прочих смартфонов и мобильников предназначен стандарт MirrorLink. На дисплее – привычные ярлычки системы COMAND, а взаимодействовать с телефоном можно посредством органов управления автомобиля.

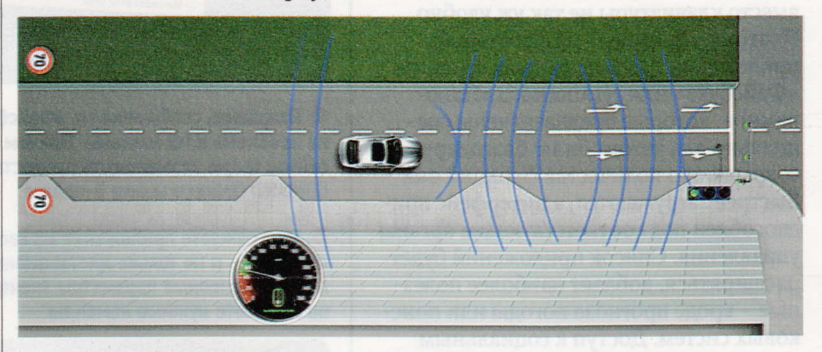
Средства связи и коммуникации в автомобиле развиваются колоссальными темпами. Не исключено, что именно в этой области разразятся основные сражения между главными автопроизводителями. А ведущие эксперты и журналисты через пять-десять лет будут уделять минимум внимания динамике и ходовым качествам новой модели, но при этом придирчиво оценивать, как она общается с внешним миром. Видимо, стратегически важные цели и в нашем веке всё те же: почта, телеграф, телефон. ЗР

ВСЕГДА ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Когда-то нам обещали безостановочное движение в зеленой волне светофоров, но до сих пор на дорогах больше совсем других волн. На самом деле, организовать подобную систему не так-то просто, особенно если перекрестки расположены на неравных расстояниях друг от друга и/или на них сходятся улицы с разной плотностью движения. Получается так, что, организовав зеленую волну в направлении, например, из города, создаем для встречного движения волну красную.

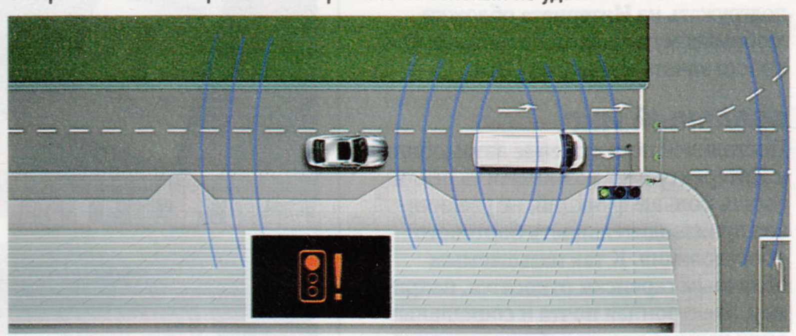
Разработчики новой системы коммуникации автомобилей с инфраструктурой Car-to-X (или, что то же самое, Car2X) пошли принципиально другим путем. Пусть каждый водитель организует себе персональную зеленую улицу. Для этого надо лишь подсказать ему, через сколько секунд закроется очередной светофор и с какой скоростью ехать на данном конкретном участке, чтобы успеть на зеленый.

Для этого задействовали хорошо известный компьютерщикам Wi-Fi-протокол IEEE802.11p. Поумневшие светофоры сообщают бортовому компьютеру о предстоящей смене фазы, причем для этого водителю вовсе не обязательно видеть сам световой сигнал. Он может быть скрыт, например, фурой – радиосигнал ее все равно пробьет. И на табло в комбинации приборов загорится индикатор, предупреждающий о скором переключении на красный. Так что торможение упомянутой фуры врасплох не застанет. Шкала спидометра окрасится в красный и зеленый цвета: будете держать стрелку в зеленом секторе – проскочите. Не правда ли, удобно? Здесь самое время было бы указать, что такие системы появятся прежде всего на БМВ, но без инфраструктуры они работать не смогут. А вот привести ее в соответствие за пределами, скажем, Мюнхена одному баварскому концерну, конечно, не по силам...



Держите скорость от 50 до 70 км/ч, и останавливаться не придется!

Приготовьтесь к торможению: проехать на зеленый не удастся.



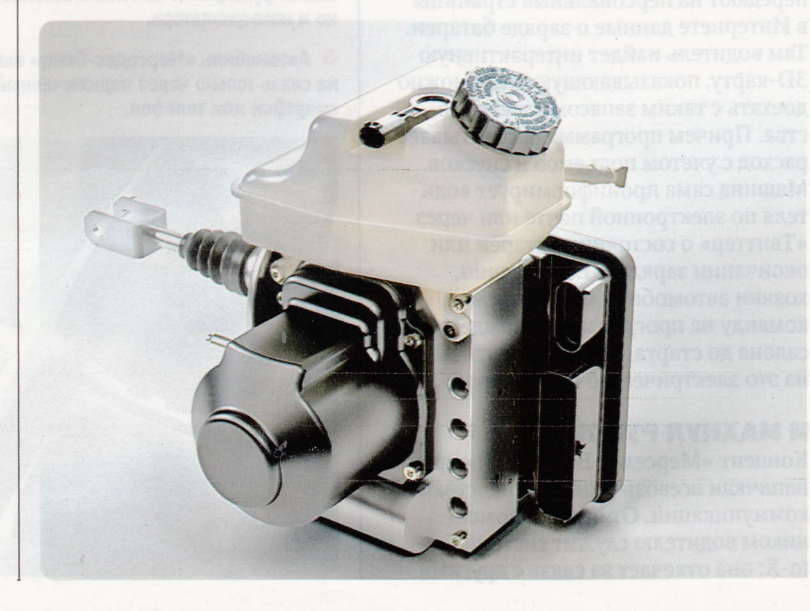
БЕЗ ВАКУУМА ПОД ПЕДАЛЬЮ

Кажется, совсем недавно гидроусилитель руля уступил место электроусилителю, но сегодня этим уже никого не удивишь. К тому же электромотор охотнее дружит с компьютерными системами автомобиля, чем гидравлика, и позволяет легко реализовать даже такие хитрые штуки, как автоматическая парковка. Теперь настала пора вакуумному усилителю уступить место под педалью тормоза – опять же электродвигателю. Такую систему придумали на «Континентале» и назвали MK C1. В общем, первая ласточка. Гидравлика, правда, в тормозной системе осталась, но давить на поршень в главном цилиндре помогает уже электричество, и делает это очень даже неплохо. Даже быстрее, чем мембрана. А быстрота при экстренном торможении – залог безопасности. Более того, скомандовать электромотору можно и без нажатия на педаль. Это сделают, например, электронные ассистенты, уловившие опасность раньше водителя.

Новый модуль заменил не только громоздкий вакуумный усилитель, но и электрогидравлический насос системы динамической стабилизации и антиблокировочной. Он позволяет также изменить настройку тормозов, ориентировав ее, скажем, на спортивную езду или на комфортную.

От себя добавим: главное, чтобы машина не тормозила самопроизвольно, подобно тому, как поворачивали некоторые автомобили с электроусилителем рулевого управления. Впрочем, до серийного внедрения (намечено на 2015 год) есть еще время для окончательной доводки новинки.

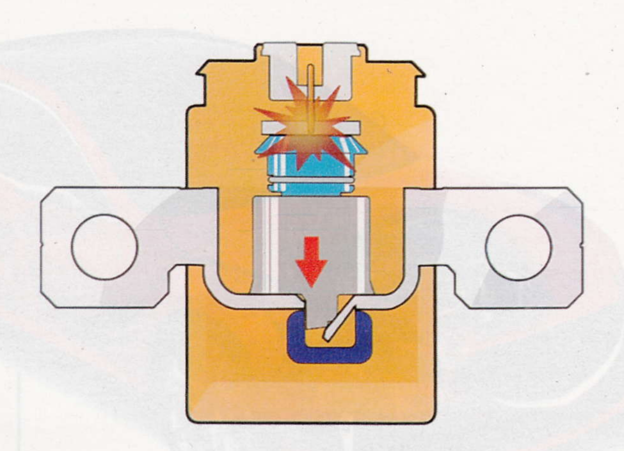
Здесь всё в одном узле: и усилитель, и электронасос. Педаль, кажется, совсем не нужна, но шток для нее пока еще вывели.



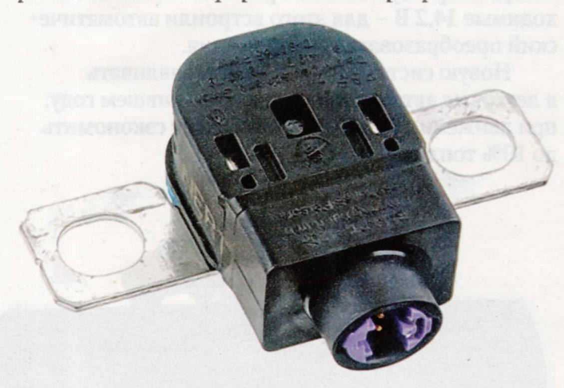
ПРОТИВОПОЖАРНЫЙ ВЗРЫВ

Чем выше напряжение и мощнее аккумуляторные батареи, тем больше опасность пожара из-за короткого замыкания. Конечно, изоляция проводов тоже совершенствуется, но что произойдет в случае аварии? Недавно неожиданным образом отличился ставший автомобилем года «Шевроле-Вольт». Машина, о которой после успешного крэш-теста все позабыли, напомнила о себе, заставив вызвать пожарных. Оказалось, разбитая система термоконтроля мощной литиево-ионной батареи не смогла предотвратить ее возгорания. Как с этим быть, сейчас думают, а вот против коротких замыканий в бортсети рецепт уже есть: пиротехнический аварийный размыкатель PSS фирмы Autolive разрывает цепь батареи за 0,1 мс до того, как произойдет деформация кузова. Весит такой размыкатель всего 36 г и выдерживает токи до 300 А (а кратковременно – все 2000 А!).

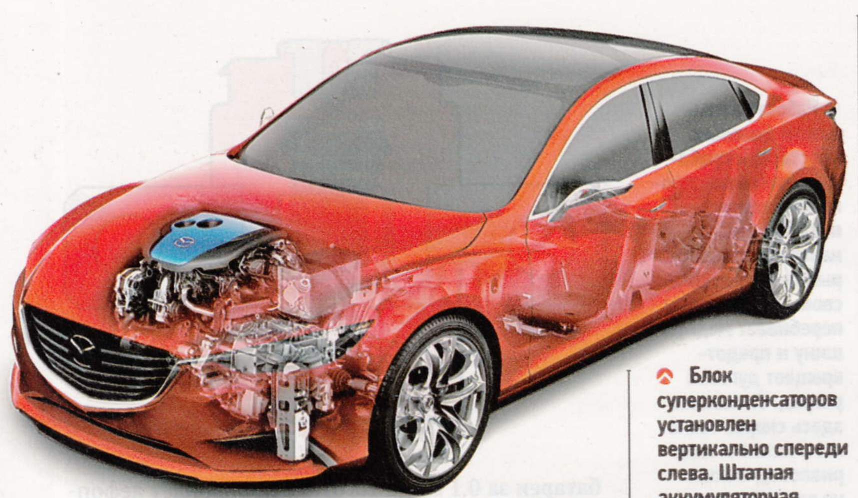
Но для гибрида и тем более электромобиля этого мало. В разработке находится уже третья версия размыкателя, способная справиться с токами до 6000 А при напряжении 400 В! Здесь очень важно не просто разорвать цепь, но и предотвратить образование электрической дуги. Для этого в разрыв вводится пластинка из специального пластика. Собственно говоря, она же и перебивает медную шину. Впрочем, лучше один раз увидеть: схема размыкателя – на рисунке.



» Работа размыкателя довольно проста: при срабатывании пиропатрона металлический поршень давит на пластиковый разрыватель, который своим выступом перебивает медную шину и предотвращает дуговой разряд. Сложности здесь скорее технологические и материаловедческие: не всякий пластик способен пробить медь и при этом обладает нужными изоляционными свойствами.



« Внешне PSS выглядит вполне безобидной деталькой. И не подумаешь, что внутри скрыт заряд взрывчатого вещества.



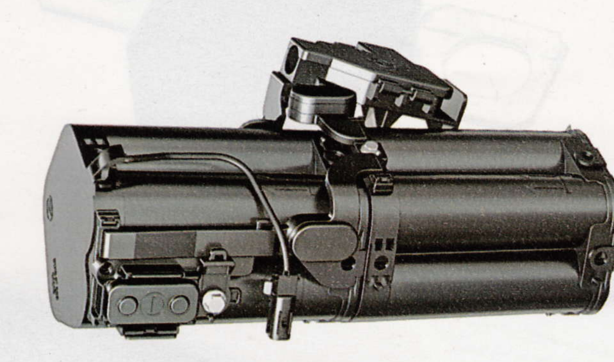
Блок суперконденсаторов установлен вертикально спереди слева. Штатная аккумуляторная батарея остается на своем месте и служит для длительного хранения энергии.

ИСКУССТВО «ВОЛЬТИЖИРОВКИ»

Что вы сказали бы, предложи кто-нибудь установить в ваш автомобиль генератор, выдающий 25 В вместо двенадцати? Не торопитесь с ответом, все не так глупо, как кажется. Именно так поступила компания «Мазда» при разработке первой рекуперативной тормозной системы i-ELOOP для легковых авто с использованием суперконденсаторов в качестве накопителя энергии. Последние имеют ряд важных преимуществ перед аккумуляторами: выдерживают намного больше циклов заряда-разряда (а тормозить приходится часто), не боятся больших токов (значит, выше эффективность торможения), работают при низких температурах (аккумуляторы на морозе заряд, как известно, не принимают). Вот только энергоемкость у них ниже, – во всяком случае, при напряжении 12 В. Вспомним, однако, что эта величина пропорциональна квадрату напряжения. Стало быть, удвоив вольты, учетверяем энергию торможения, которую можно запасти в том же количестве фарад.

В общем, все просто. Вот только как быть с бортовой сетью и всеми электронными приборами, которые такого напряжения не выдержат? Можно, конечно, перейти на 24 В, но тогда потребуется заменить все электрические и электронные приборы. Другой вариант – поставить отдельные генераторы для питания бортсети и для рекуперативного торможения. Но на «Мазде» поступили проще: пусть себе генератор выдает хоть 12, хоть 25 В (в зависимости от интенсивности замедления авто), в бортовую сеть все равно поступят необходимые 14,2 В – для этого встроили автоматический преобразователь напряжения.

Новую систему намечено устанавливать в легковые автомобили уже в наступившем году; при движении в городе она поможет сэкономить до 10% топлива.



В этой сборке конденсаторов энергия накапливается при торможении и потом расходуется для питания многочисленных потребителей, разгружая генератор и экономя тем самым топливо. Но электромотора, как в гибридах, в такой схеме нет.

БЕЗ ПЛАНШЕТА – НИКУДА!

Популярность планшетных компьютеров растет с каждым годом. Дома, в кафе, в поезде, самолете... А теперь вот и в автомобиле. По крайней мере, так считают в компании «Парагон», предлагая превратить автомобиль из средства передвижения... в док-станцию для планшетного компьютера. Опробовать новинку в деле сумеем уже в этом году, а суть ее проста: зачем в автомобиле отдельный монитор, когда он есть в планшетнике? Мало того, этот универсальный компьютер пригоден и для управления климат-контролем, диагностики систем автомобиля, установки различных режимов хоть подвески, хоть полного привода. Не говоря уже о таких банальностях, как навигация, веб-радио, MP3-плеер, телефония и доступ в Интернет.

Для этого достаточно закачать нужные программы, обеспечить распознавание планшетника по принципу «свой-чужой» и заменить штатный монитор на центральной консоли полозьями для крепления компьютера с USB-разъемом. Он, кстати, нужен лишь для подзарядки батарейки, поскольку обмен данными идет по беспроводному интерфейсу Bluetooth.



Вот так: вдвинул – поехал, выдвинул – пошел.

Очевидно, покидая авто, стоит взять планшетник с собой. И еще: новая идеология заметно облегчит апгрейд вашего автомобиля. Достаточно загрузить обновления программ или, в крайнем случае, поменять компьютер.

ВРЕДНАЯ ПРИВЫЧКА

Расхожим стало мнение, что современный автомобиль на коленке не починить. Порой даже расходники поменять непросто, в чем на примере «Форда-Куга» убедился **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Ford Kuga

ДЕБЮТ: 2008 год, Франкфурт; тогда же начались поставки в Россию.

КУЗОВ: 5-дверный кроссовер (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, P5, 2,5 л, 200 л.с. (Volvo); дизельные – P4, 2,0 л, 136 л.с. (PCA); P4, 2,0 л, 140–164 л.с. (Ford Duratorq).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M6, A5, MA6 (с двумя сцеплениями).

ПРИВОД: передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend, Titanium, Titanium S.

ЦЕНА В ДЕКАБРЕ 2011 ГОДА: 999 000–1 307 500 руб.

ТЕКУЩИЕ СЛОЖНОСТИ

Заменить масло в дизельном двигателе DW 10C сложнее обычного: доступ к фильтру непрост. Чтобы отвернуть колпачок, за которым стоит сменный картридж, понадобится обрезанный ключ «на 24» – только таким удастся не повредить проводку или радиатор охлаждения двигателя. Но прежде снимаем и отводим в сторону маслозаливную горловину и подкладываем ветошь для сбора стекающей отработки. Колпачок следует затянуть моментом 25 Н·м. Но как выдержать усилие, если динамометрическим ключом не подлезть? Одна надежда на опыт и чутье мастера. Вот вам первая заслуженная двойка в итоговом протоколе.

Замена масла в двухлитровом дизеле DW 10 предыдущей версии благодаря чуть более удачной компоновке проще, но ненамного: здесь тоже довольно тесно. В дальнейшем о дизелях и поговорим: трудоемкость обслуживания сопоставима с их популярностью.

Для замены топливного фильтра сперва нужно снять защитный щиток, а затем крышку, за которой прячется фильтроэлемент. Но как потом выгонять воздух из магистрали? Если просто крутить стартер, не исключены серьезные поломки. Работая всухую, ТНВД может запросто заклинить, и тогда придется менять срезанную шпонку на выпускном распредвалу, лопнувшие коромысла и погнутые клапаны – такие случаи известны. Дилеры при замене фильтра используют технологическую грушу. При самостоятельной замене придется изворачиваться: либо копировать дилерскую оснастку, либо придумывать свою. Некоторые «дизелисты» покупают отдельный электрический насос. Включил – и жди, пока не по-

явится струя топлива из-под пробки для удаления воздуха – она под крестовую отвертку, сверху сборки топливного фильтра.

Ниже и правее расположена пробка слива конденсата (также под крестовую отвертку). Но с уходом воды из отстойника в полость фильтра может проникнуть воздух. И его также надо вытеснять.

Масло рассчитано на весь срок службы (вне зависимости от типа коробки передач), но бывает, что приходится доливать. С механикой всё просто: возле левого привода есть заливная пробка (она же контрольная). Уровень должен быть вровень со срезом отверстия. Масло в АКП заливаем через трубку щупа, после чего пускаем двигатель. Прогнав рычаг селектора по всем положениям с небольшой задержкой в каждом из них, оставляем в режиме *P* и проверяем уровень по щупу. Сложнее с коробкой DCT (с двумя сцеплениями) – процедура замены масла, прямо скажем, мудреная. Всё потому, что картер разделен на две полости: управляющую – с силовой гидравликой – и основную, где расположены валы с шестернями. А уровень в них разный, поэтому в картере две сливные пробки и две заливные, причем в управляющей полости контрольной пробки нет. Даже чтобы проверить уровень, нужно из обеих полостей слить масло, после чего заполнить управляющую полость доверху, пока жидкость не начнет перетекать в основную, а в довершение заполнить основную. Если при этом масло окажется по срезу контрольного отверстия основной полости, значит, уровень был в норме. Не проще ли было предусмотреть щупы для каждой из полостей?

Антифриз рассчитан на 10 лет службы, однако рано или поздно менять его придется. Это несложно благодаря пробке в правом бачке радиатора.

КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ

Менять ремень ГРМ вряд ли станете самостоятельно: на носке коленвала нет шпонки, для регулировки фаз нужна профессиональная оснастка. Если ошибетесь с фазами, клапаны встретятся с поршнями, что в народе метко прозвано «сталинградом».

Другое дело поликлиновой ремень. Здесь всё в лучших традициях – есть автоматический натяжитель, так что с настройкой ремня вряд ли ошибетесь.

Свечи накаливания рассчитаны на весь срок службы, но ничего вечного не бывает. Для доступа к свечам на моторе DW 10 нужно снять жабо, а на DW 10C – клапанную крышку, топливную рампу и впускной коллектор. Хорошо хоть, что диагностика выявляет каждую неисправную свечу по отдельности.

Озадачило расположение бачка ЭГУРа: он под правой фарой. Как прикажете контролировать уровень жидкости – каждый раз снимать фару? При этом согласно руководству по эксплуатации проверять жидкость нужно перед каждой поездкой.

ГЛАЗНЫЕ КАПЛИ

Фару придется снимать и для замены лампочек, но прежде надо демонтировать расположенную под ней заглушку в бампере. Стараемся не обломить три фиксатора, особенно на холоде, когда пластик становится хрупким. Далее освобождаем две защелки нижнего крепления фары, приподнимая их вверх, выкручиваем саморез верхнего крепления и, выводя «глаз» из «глазницы», отсоединяем проводку. Наш тестовый автомобиль оснащен встроенным в оптику омывателем, что создает дополнительные сложности: нужно еще отсоединить трубку напорной магистрали к форсункам. Но прежде подготовьте заглушку (хотя бы деревянный конус диаметром 5–8 мм), чтобы заткнуть трубку. Иначе, пока будете возиться с лампочками, жидкость из бачка уйдет самотеком.

Доступ к лампам наружных секций фонарей более-менее удобный, хотя окна в панели задка могли быть побольше. Вдобавок мешает пористый уплотнитель: расплющенный после затяжки крепежа фонаря, он дополнительно затрудняет доступ. Но мириться можно.

С внутренними секциями гораздо сложнее, и то, что в них стоят менее ответственные с точки зрения безопасности лампы заднего хода, – слабое утешение. В руководстве по эксплуатации нет внятного пояснения по поводу замены ламп, да и с креплением фонаря не каждый разберется. Сперва из панели двери вынимаем заглушку и ослабляем обнаруженную за ней гайку. Затем приоткрываем основной проем двери и, чтобы обмануть механику, не позволяющую одновременно открыть малую секцию (где стекло), утапливаем язычок замка, надавив на него, например, отверткой. Аккуратно со стеклом! И лишь теперь, пошатывая фонарь, вынимаем его, смещая наружу авто. Перед сборкой затягиваем эту гайку и хлопком защелкиваем фонарь на место.

БРОСАЙ КУРИТЬ

Неоправданно сложная замена салонного фильтра на «фордах» (ЗР, 2008, № 3; 2009, № 6; 2011, № 3), похоже, фирменное блюдо марки: здесь тоже придется снимать педаль газа. Важно не обломить шпильки и не повредить проводку электронной педали. Ни в коем случае не отсоединяйте разъем! Лучше терпеть висящую на проводке педаль, которая мешает снять лючок и вставить новый фильтроэлемент, чем повредить хрупкие контакты-иголочки. И поборите соблазн аннулировать верхние саморезы лючка, как поступают нерадивые фирмачи, облегчая себе работу: без них воздух пойдет в обход фильтра.

В общем, непростой оказался автомобиль: в угоду технологичности (а может, для привлечения клиентов в сервис?) простота обслуживания отодвинута на второй план. Эдак скоро и пепельницу без помощи дилера не вытряхнешь.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	15
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	45
Поликлиновой ремень	150 (10)
Ремень ГРМ	150 (10)
Масло в КП и агрегатах трансмиссии	–*
Жидкость ЭГУРа	–*
Антифриз в системе охлаждения	– (10)
Жидкость в приводе тормозов	– (2)

На весь срок службы, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ*, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	2240
Диагностика ходовой части и тормозов	1350
Замена моторного масла и фильтра (масло Ford Formula F**)	1120
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	670/1120/1570
Замена привода ГРМ	5600
Замена поликлинового ремня	1120
Замена охлаждающей жидкости	1340
Замена масла АКП (масло WSS-M2C936-A**)/МКП (масло WSS-M2C200-D2)	3360/1120
Замена тормозных колодок передних/задних	1260/1260
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1620
Нормочас	2240

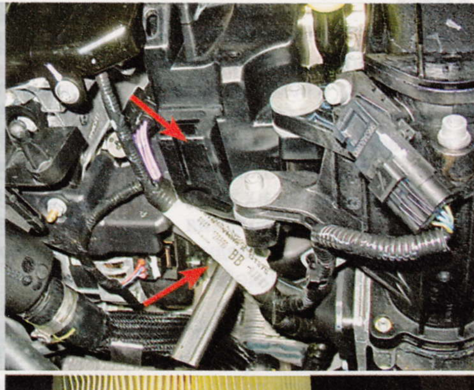
**Для варианта с дизельным двигателем.*
***Рекомендовано производителем.*

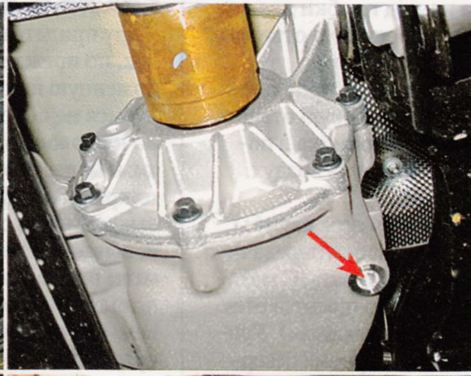
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей	2280
Масло в дизельный двигатель (на одну заправку)	1800
Ремень поликлиновой	1080
Автомат натяжителя поликлинового ремня с роликом	3860
Масло в МКП/АКП/робот (на одну заправку)	2070/7240/790*
Тормозные колодки передние/задние	4580/3980
Тормозные диски передние	6220
Фильтры для дизельной версии: масляный/воздушный/топливный/салонный	460/860/1150/760
Свечи зажигания (комплект)	3580

**За 1 л (данных об общем объеме нет).*

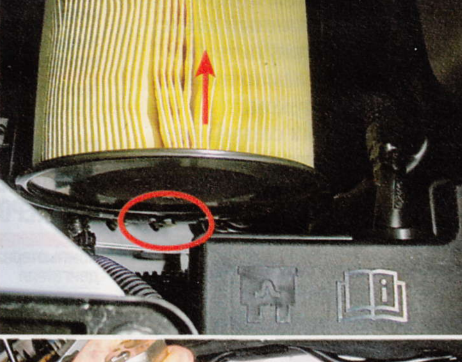
Мотор DW 10C: трубка маслозаливной горловины снята с кронштейна (показан стрелкой) и отведена в сторону. Но даже при этом колпачок масляного фильтра едва виден.

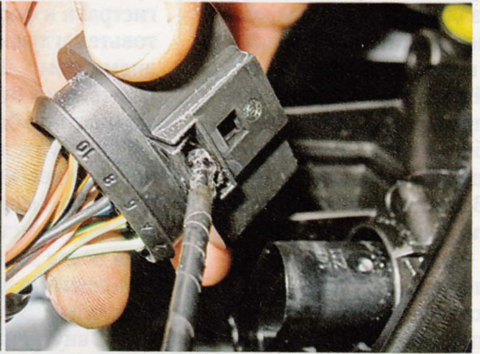




Вместо сливной пробки в заднем мосту блестит лишь отфрезерованная поверхность (показана стрелкой): на нее опирают агрегат при сборке. А пробка здесь была бы очень кстати.

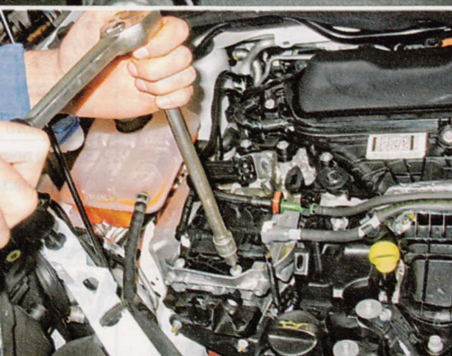
При установке воздушного фильтра важно совместить метки (зона в кружочке), а также попасть в ложемент на корпусе. Для этого фильтроэлемент поджимаем по направлению стрелки.

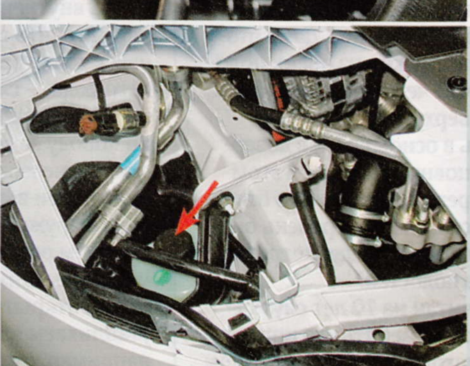




Чтобы отсоединить разъем колодки фары, шлицевой отверткой отжимаем вот этот усик (по фото – налево). Общего уплотнителя проводов нет, но все пины герметичны.

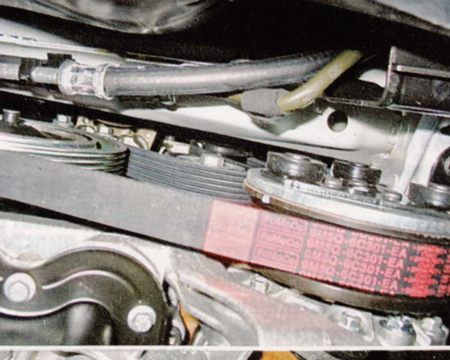
Не торопитесь менять топливный фильтр, даже если у вас есть необходимый инструмент – «Торкс-30» и ключ «на 10». Сперва подумайте, как будете выгонять воздушные пробки.

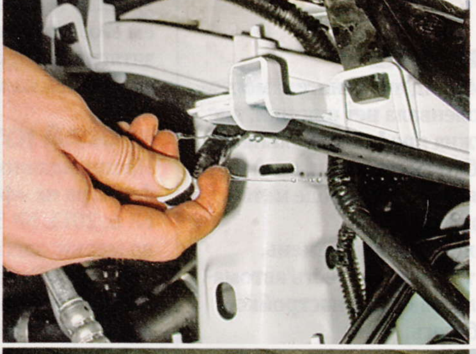




Фара снята, бачок усилителя руля готов к пополнению жидкости (крышка показана стрелкой). Что мешало сделать бачок выносным и обеспечить тем самым более удобный доступ?

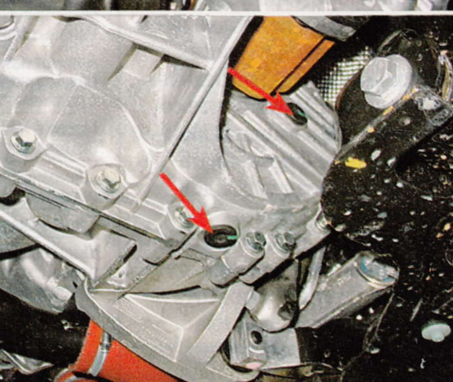
В приводе навесных агрегатов есть автоматический натяжитель, и это плюс. Большой ресурс ремня – второй плюс. Но в зоне работ тесно, оттого неудобно.

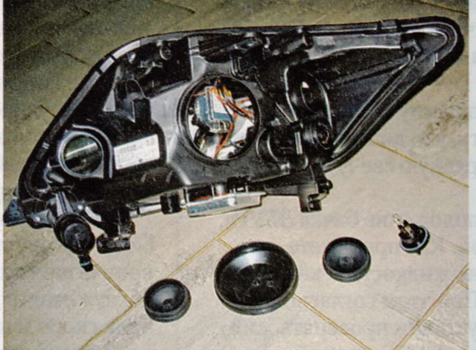




Затыкать отсоединенную трубку омывателя фар пальцем неэффективно: жидкость сочится через боковые прорези клемм соединения. Подходящую заглушку готовим заранее.

Пробки углового редуктора (раздатки) показаны стрелками. Масло рассчитано на весь срок службы, но если все же придется его менять, затягиваем пробки моментом 35 Н·м.





При снятой фаре разобраться с заменой ламп несложно: сняв резиновые колпаки, получаем доступ к лампам головного света, а повернув патрон со скользящими контактами – к поворотнику.

ХОРОШАЯ «НЕЗАМЕРЗАЙКА» - БЕЗОПАСНАЯ «НЕЗАМЕРЗАЙКА»

С приходом холодов российские автовладельцы традиционно заменяют воду в бачках омывателей стекол на специальные, незамерзающие жидкости. В придорожных торговых точках можно без труда найти подобную продукцию от самых разнообразных производителей и по чрезвычайно низкой цене. Однако обеспечить безопасность для здоровья водителя и технического состояния автомобиля может далеко не каждая из них.

Связано это, прежде всего с тем, что дешевая «незамерзайка» изготавливается из контрафактного, а потому и недорогого, но крайне ядовитого метанола (метилового спирта). Всего несколько миллилитров метанола, попавших в организм человека, могут вызвать необратимые последствия, а 30 миллилитров этого вида спирта вызывают мгновенную смерть. Использование метилового спирта в стеклоомывающих жидкостях было законодательно запрещено еще в 2000 г., но, тем не менее, до сих пор находятся недобросовестные предприниматели, которые пренебрегают требованиями безопасности.

В отличие от дешевых стеклоомывающих жидкостей, подобных тем, что продаются вдоль трасс в баллонах по пять литров за 100 рублей, серьезные производители уже давно используют пусть и более дорогие, но зато безопасные для здоровья компоненты. Их продукция обладает сразу несколькими преимуществами, которые вполне оправдывают более высокую стоимость.

Прежде всего, это использование не агрессивных компонентов. Составляющие такой стеклоомывающей жидкости не вредят лакокрасочному покрытию автомобиля, не оставляют пленок и разводов на лобовом и заднем стекле, что достигается благодаря наличию ПАВов – поверхностно-активных веществ. В дешевых жидкостях их часто не бывает вообще, с грязью борется исключительно все убивающий метанол. Компании, дорожащие репутацией, обычно создают свою рецептуру, позволяющую, например, дольше сохранить рабочие качества автомобильных стеклоочистителей.

Ну а главное преимущество «правильных» стеклоомывающих жидкостей состоит в том, что они содержат изопропиловый спирт, который не оказывает вредного влияния на здоровье человека. Правда, изопропил обладает неприятным резким «ацетонным» запахом, но именно этот фактор



может говорить о том, что вы купили не подделку – изопропил как раз и является сырьем для производства ацетона. Для того, чтобы нейтрализовать неприятный «аромат», используются специальные отдушки, например, придающие запах персика или яблока. В ЛУКОЙЛе после длительных исследований пристрастий потребителей стали использовать отдушку, благоухающую арбузом.

Кроме того, смешение изопропилового спирта с водой до необходимой пропорции на заводах ЛУКОЙЛа производится при температуре +80 градусов по Цельсию. В результате наиболее зловонные вещества – альдегиды и кетоны в большинстве своем испаряются. Одновременно в незамерзающую жидкость вводится моноэтиленгликоль, который понижает температуру застывания и улучшает разбрызгивание на морозе.

Жидкость от ЛУКОЙЛа может похвастаться не только ароматным содержимым, гарантированно очищающим стекло при температуре воздуха, указанной на упаковке, но и практичной формой – особой канистрой, обеспечивающей удобство пользования и защиту от подделок. Она обладает специальной крышкой, взглянув на которую можно сразу понять, вскрывалась емкость или нет. Форма и материал канистры в свою очередь гарантируют то, что она не треснет в багажнике, как это легко может произойти с ненадежной тарой дешевых «незамерзаек». А под крышкой канистры скрывается специальный носик-лейка, с помощью которого легко заливать жидкость прямо в бачок омывателя, а не на двигатель или одежду.

Выбор «правильной», безвредной зимней стеклоомывающей жидкости весьма важен, поскольку здесь речь идет не просто о комфорте. Чистое стекло автомобиля – залог безопасности на дороге. И это главный аргумент в пользу ответственного подхода к выбору «незамерзайки».

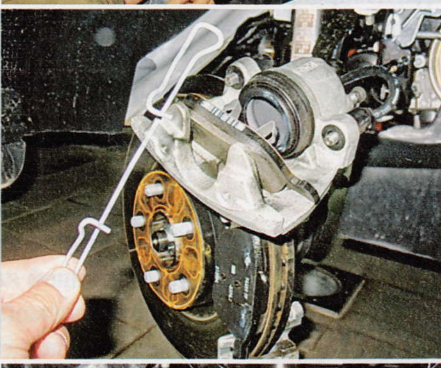
Для доступа к наружным секциям фонарей отковыриваем заглушку обивки багажника. Если вдруг придется снимать фонарь целиком, тяните его под углом около 45° к оси авто.



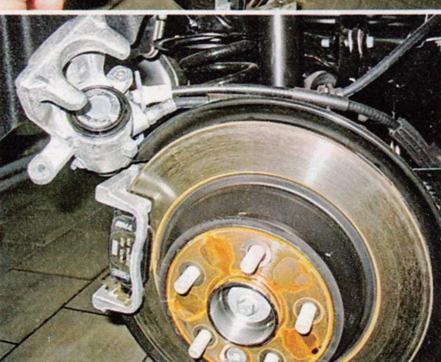
Обе дверцы приоткрыли, убрав преграды для снятия внутренней секции фонаря. Долго разбирались, как поставить фонарь на место. Оказалось, нужно как следует стукнуть.



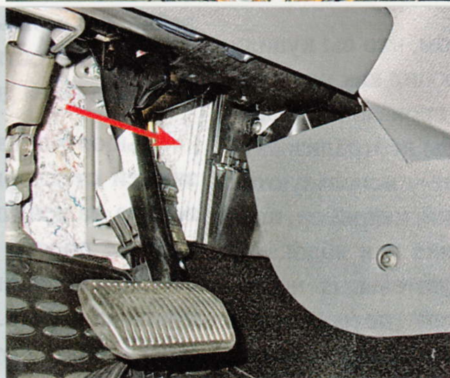
Передний тормоз: одну колодку заправляем пластиной в поршень, а другую укладываем в постель скобы. Завернув на место направляющие, не забываем поставить стяжную пружину!



В задних тормозах основные колодки задействованы и на ручник. В любом подобном механизме поршень надо не вдавливать, а вкручивать. Момент затяжки колесных гаек 130 Н·м.

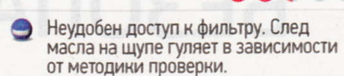


При замене салонного фильтра будьте аккуратны, не оборвите проводку электронной педали газа. Лючок отопителя здесь снят, фильтроэлемент показан стрелкой.



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе



+	–
Удобная заливная горловина.	Неудобен доступ к фильтру. След масла на щупе гуляет в зависимости от методики проверки.

Замена воздушного фильтра

+	–
Точек крепления крышки не так уж много.	Тугая фиксация фильтроэлемента, возможны ошибки при установке.

Замена свечей зажигания**

+	–
Понятное расположение.	Нужно снимать воздуховод интеркулера.

Замена поликлинового ремня

+	–
Есть автомат натяжителя.	Маловато места для работ, мешает лонжерон.

Замена ОЖ двигателя

+	–
Большой ресурс жидкости, есть краник слива на радиаторе.	Нет сливной пробки на блоке двигателя.

Замена топливного фильтра

+	–
Удобное расположение.	Нет подкачивающего насоса, сложно выгнать воздушные пробки.

Замена масла в КП и агрегатах трансмиссии

+	–
Большой ресурс масла.	Нет сливной пробки в МКП и редукторе заднего моста, нет щупов на роботе.

Замена тормозных колодок

+	–
Привычная конструкция.	Нужно приспособление для ввертывания поршней задних механизмов.

Замена салонного фильтра

+	–
Нет.	Плохой доступ, легко повредить шпильки и проводку педали газа.

Замена ламп в головных фарах

+	–
Понятное описание в инструкции.	Фару надо снимать. При этом легко повредить крыло.

Замена ламп в фонарях

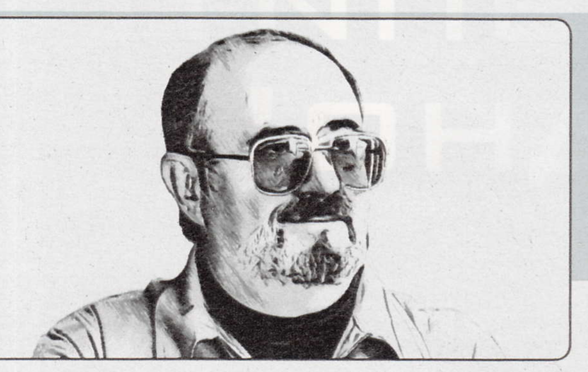
+	–
Не надо снимать наружные секции, есть клапаны в обивке багажника.	Надо снимать внутренние секции, нет внятного пояснения в инструкции.

ИТОГО: Машина рассчитана на обслуживание у специалистов. Самостоятельная замена расходников в большинстве случаев может дорого обойтись, поскольку многие конструктивные решения сложны.

**Авто с дизельным двигателем DW 10C в сравнении с «Шевроле-Нива», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 6).*
***Для бензиновой версии.*



Благодарим дилерский центр Major Ford на 47 км МКАД (Москва) за содействие в подготовке материала.



РАЗВОДНОЙ КЛЮЧ

Популярные в некоторых сервисах технологии «ремонта» ходовой части развенчивает **Анатолий Вайсман**.

Ремонт подвески – работа доходная и неиссякаемая! При должной сноровке слесарь может обосновать мнительному и доверчивому клиенту необходимость срочного вмешательства даже на новой машине. Главное – убедительно продемонстрировать люфты и живописать их последствия.

Устроена подвеска довольно сложно: рычаги, пружины, рессоры, буферы, стабилизаторы, амортизаторы... И все это движется на шарнирах, обеспечивающих заданную конструктором кинематику. При этом шарниры должны не мешать работе упругих элементов и амортизаторов, отсекать шумы подвески от кузова и не нуждаться в обслуживании.

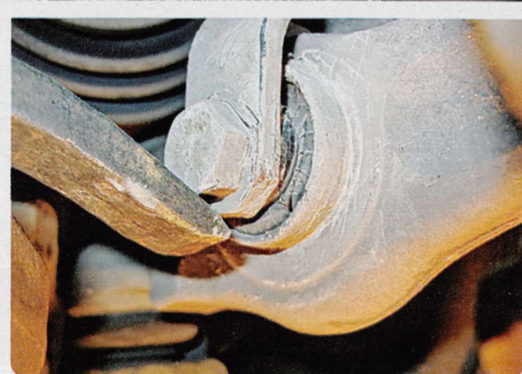
Конечно, задачи, возложенные на шарниры, можно решить с помощью высокоточных деталей из дорогих материалов. Пример таких на автомобиле – шаровые опоры. Но все же большинство шарниров – дешевые резино-металлические сайлент-блоки: между внутренней стальной втулкой, крепящейся, например, к кузову, и стальной же наружной обоймой, запрессованной в рычаг, плотно зажата резиновая вставка. Последняя оптимально (в пределах расчета) сопротивляется осевым, радиальным и угловым перемещениям рычага относительно кузова. Основной ход рычага – вокруг оси шарнира, так что напряжения в резине зависят от угла поворота. Если они слишком велики, резина рвется – и шарниру конец! Но может ли это происходить, если ходы рычага обычные, расчетные? Оказывается, может.

Еще при проектировании автомобиля тщательно подбирают характеристики шарниров и строго оговаривают технологию их монтажа. Одно из важнейших требований – после установки сайлент-блока окончательно затягивать его гайку только на загруженной подвеске, – например, когда автомобиль полноценно опирается колесами на поверхность. Если же гайку затянуть, когда колеса в воздухе, то, опустив машину на пол, сразу создадим в резине немалые напряжения, а в движении они станут еще больше. Поэтому затягивать сайлент-блоки нужно на канаве. А если на подъемнике, то подперев рычаги подвески регулируемыми стойками.



Сайлент-блок рычага предельно изношен: рычаг смещен относительно болта, нарушены углы схождения и развала, слышны стуки...

Со временем резина стареет, теряет упругость, накапливает деформации, рвется. Из-за этого ось шарнира может сместиться к наружной обойме, появятся стуки в подвеске и уйдут углы установки колес. Конечно, разбитые сайлент-блоки нужно немедленно заменять. Многие едут за этим в сервис, где зачастую несведущему клиенту особенно рады: эластичная связь между частями сайлент-блока позволяет ловкачу жульничать. К примеру, прибыла в сервис дама в шубке. А у механика глаз наметанный, уж он-то знает, как ее надуть! Уперев ломик между рычагом и кузовом, потомок Архимеда показывает, как «болтается» сайлент-блок. Клиентке невдомек, что подходящим ломом можно продемонстрировать какие угодно люфты! И элегантно подвести ее к замене трапеции. Кстати, жесткий сайлент-блок не обязательно всегда лучше мягкого. Чтобы гасить удары и поддерживать расчетную геометрию подвески, его податливость должна быть оптимальной.



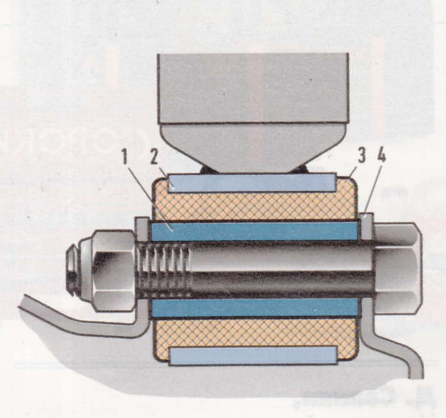
Если как следует нажать на ломик, можно не только убедить клиента в необходимости безотлагательного ремонта, но и детали погнуть.

НА ПРИМЕРЕ

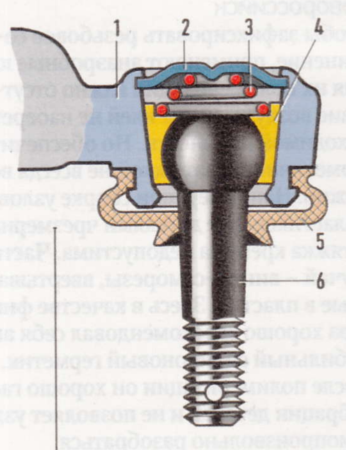
У «Ниссана-Авенир» задние шины были изношены по внутренним сторонам. В солидных сервисах хозяина убеждали немедленно заменить все сайлент-блоки задней подвески! Цена немалая, и, надеясь сэкономить, он с мешком деталей прикатил ко мне.

Подвеску чуть не вывернули наизнанку. Оказалось, шарниры как новые! Лишь у двух стоек стабилизатора едва заметный люфт. Хозяин упорно настаивал на замене и... неожиданно проговорился, вспомнив, что ему пришлось много колесить на перегруженной машине. Всё стало ясно. Развал давно убежал в минус – отсюда и неправильный износ шин. В итоге, заменив только «косточки» и подправив углы установки колес, мы расстались мирно. И вправду – сэкономил мужчина немало. Нетронутый мешок запчастей будет ему напоминанием об этом эпизоде.

А вот история не столь радужная: владелец БМВ-Х5 пожаловался на стук в задней подвеске. Но за этим стуком скрывалась картина гораздо



Простейший сайлент-блок (нижнее крепление заднего амортизатора ВАЗ-2110). За счет деформации резины 3 происходит поворот втулки 1, жестко связанной с кронштейном 4 продольного рычага подвески, относительно проушины 2 амортизатора.



Наконечник рулевой тяги. Если нажать на корпус 1 вдоль оси пальца 6, пружина 3 сожмется, а палец с вкладышем 4 уйдут глубже в корпус. Это нормально! Напротив, забивание узла грязью и т. п. нарушает работу пружины, шар и вкладыш интенсивно изнашиваются, появляется радиальный люфт.

более неприятная! Автомобиль почему-то здорово просел на заднее правое колесо, причем, по словам владельца, уже давно. Оказалось, правая пневмоподушка дырявая, а подкачивающий компрессор от неустанной работы в атмосферу уже едва дышит! Но это еще не вся дефектная ведомость. Машина будто каталась по минному полю: все сайлент-блоки многорычажной подвески были в той или иной степени покалечены. Из-за севшей пневмоподушки шарниры вышли на предельные углы деформации – резинки начали рваться. А в довершение картины закономерно потекли амортизаторы.

Людям, не чурающимся сервиса, напомню, что в особом почете у мошенников шаровые наконечники рулевых тяг. Конструкция многих такова, что, если нажать на корпус вдоль оси пальца, сжимается внутри пружина – и отчетливо видно перемещение! Демонстрация «дефекта» обычно сопровождается фразой: «Видите, болтается». Владельцу невдомек, что осевое перемещение корпуса относительно пальца говорит скорее об исправности узла, чем о проблемах. А недопустимое перемещение – радиальное (поперек пальца), когда шарнир стучит.

Поменять всю рулевую трапецию по «рекомендации» какого-нибудь сервиса меня просят довольно часто. Иногда – очень активно. Так, на «корейце» одной заказчицы наконечники оказались в идеальном состоянии, но мы со своими аргументами не смогли достучаться до ее сознания: «Да я собственными глазами видела, как они болтаются!». Уехала дама крайне раздраженной. Но, думаю, быстро нашла утешение: столь выгодного клиента проходимцы не упустят. ЗР

Александр Беслик из Подмосковья за созданный им прибор для проверки регулятора холостого хода получает канистру масла ZIC от южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Сергей Сергеев** из Ульяновска за совет по ремонту подвески «Форда-Фокус» – «Подарочный набор автомобилиста» от компании «Тосол-Синтез». **Павел Петрушин** из Московской области за способ фиксации коленчатого вала от проворачивания – набор ручного инструмента от компании «СОРОКИН».



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

А. БЕСЛИК

Регулятор холостого хода на впрысковых ВАЗах и некоторых иномарках практически бессмысленно проверять обычным тестером. Дело в том, что простое измерение сопротивления обмотки и т. п. неинформативно, ведь главная беда этих устройств – закоксовывание винтовой пары, из-за чего регулятор в некоторых положениях заедает и он не способен поддерживать правильный режим работы двигателя. Специальный тестер для проверки РХХ может себе позволить не каждый, а схемы из Интернета неоправданно сложны. Между тем простейший прибор можно изготовить, что называется, на коленке. Нужен лишь трансформатор на напряжение 6 В переменного тока от зарядного устройства мобильного телефона. Схема собирается на колодке, подключаемой к РХХ (они есть в продаже). Попеременно пользуясь включателями, проверяем прямой и обратный ходы штока РХХ. Если узел исправен, лампа (6 В/0,6 А) едва светит. А яркий свет говорит о заедании штока и необходимости его чистки и смазки либо замены.

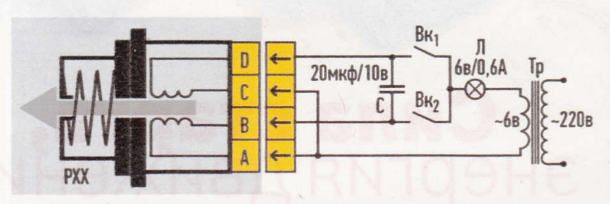


Схема прибора: РХХ – регулятор холостого хода; С – бесполярный конденсатор 20 мкФ/10 В; Вк1, Вк2 – включатели движений клапана; Л – лампа 6 В/0,6 А, Тр трансформатор от зарядного устройства сотового телефона.

С. СЕРГЕЕВ

Чтобы разъединить амортизаторную стойку и поворотный кулак в передней подвеске «Форда-Фокус», авторы руководства по ремонту советуют воспользоваться жидкостью WD-40, зубилом и молотком. Конечно, выбить так старую стойку из поворотного кулака худо-бедно сумеете, но вставить новую будет непросто. Чтобы управиться быстро и легко, нужно сначала вывернуть болт клеммного соединения поворотного кулака и амортизаторной стойки, потом вкрутить его в это же резьбовое отверстие, но с противоположной стороны. В зазор соединения вставляем металлическую пластину. Теперь завертываем болт. Он упрется в пластину – и клеммное соединение начнет расходиться, увеличиваясь в диаметре. Это позволит и снять, и установить амортизаторную стойку без зубила, молотка и лишних эмоций.

П. ПЕТРУШИН

Ремонтируя двигатель S 200 «Ситроена-Пикассо» 2006 года, столкнулся с обычной для машин с АКП ситуацией. Чтобы открутить сильно затянутую и застопоренную клеем гайку шкива коленчатого вала, нужно его фиксировать специальным приспособлением. Не имея такого, гайку отвернул иначе: надев на нее ключ и надежно связав с кузовом, на мгновение включил стартер. Однако по завершении ремонта предстояло закрутить гайку, а до того правильно выставить фазы ГРМ. Последнее требует зафиксировать поршни на уровне, соответствующем 90 градусам до ВМТ. Это положение я определил штангенциркулем через свечные отверстия: расстояние от их нижних кромок до поршней составило 70 мм. У двух свечей удалил электроды и нижние части изоляторов, вставил болты М8 длиной по 84 мм (из которых 14 мм вошли в свечи) и опаял. Шестигранники болтов обточил до диаметра 11 мм, чтобы они свободно прошли в свечные отверстия головки. Эти фиксаторы, ввернутые в ГБЦ вместо свечей 1-го и 2-го цилиндров, надежно удерживают коленвал от смещения в любую сторону. Гайку затягиваем положенным моментом, двигатель не страдает.



Д. Саакян,

Новороссийск

Чтобы зафиксировать резьбовое соединение, применяют анаэробные клеи. Для их полимеризации важно отсутствие воздуха, иначе клей не наберет необходимой прочности. Но обеспечить герметичность затяжкой не всегда возможно. Например, при сборке узлов с пластиковыми деталями чрезмерная затяжка крепежа недопустима. Частный случай – винты-саморезы, ввертываемые в пластик. Здесь в качестве фиксатора хорошо зарекомендовал себя автомобильный силиконовый герметик. После полимеризации он хорошо гасит вибрации деталей и не позволяет узлу самопроизвольно разобраться.

В. Скробот,

Тамбов

Когда занимаешься притиркой клапанов двигателя в гаражных условиях, самое сложное – закрепить инструмент на клапане для передачи ему усилия и вращения. Мое приспособление простое, удобное и стоит копейки. Это силиконовая присоска вроде тех, что используют хозяйки на кухне или в ванной, закрепляя что-либо на кафеле. К хорошо очищенной тарелке клапана присоска прилипает надежно; чтобы легче было работать, на ее хвостик я натягиваю кусочек резинового шланга, а в него вставляю ножку притирочного коловорота.

ЗА ОДНОГО БИТОГО

Лучше один раз увидеть. Даже если это неприятно, страшно. Короткий репортаж с места запланированного ДТП ведет **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**, **Георгия Садкова**, **Константина Якубова**.



Сегодня скорость 80 км/ч в наших крупных городах – норма. На некоторых трассах она даже разрешена. Но ездим мы порой куда быстрее, поэтому шестьдесят кажутся нам черепашьим ходом. Кстати, в Западной Европе разрешенная в городах скорость – 50 км/ч. Превышают ненамного, поскольку штрафы велики и неотвратимы. Идут разговоры о снижении до 40 км/ч. Ну а мы исходили из родных реалий.

Замеры показали: тормозной путь нашей «Калины» с 60 км/ч на влажном осеннем асфальте – 21–23 м. Учтем: за рулем профессиональный испытатель, готовый к торможению. Машина рядового водителя проехала бы еще минимум метров восемь. Тем не менее прочертим в месте, где «Калина» замерла, линию начала пешеходного перехода и увеличим скорость до невинных 80 км/ч. К середине перехода скорость снизится примерно до сорока – до них мы и разогнали «Калину».

От идеи посадить за руль водителя пришлось отказаться. Никто, включая специалистов по пассивной безопасности полигона НАМИ, не мог достоверно предсказать, куда полетят манекены – не в салон ли? Поэтому запустили «Калину» в беспилотный полет, отказавшись, таким образом, от торможения. Конечно, останавливающийся автомобиль повел бы себя немного по-другому, но сути эксперимента это не меняет.

Манекены стандартные: 70-килограммовый мужчина и его спутница массой 65 кг. Нехитрые подсчеты еще до эксперимента показали: то, что происходит с людьми при таком ударе, сравнимо с падением примерно с 6-метровой высоты, то есть со второго этажа. Но мы же решили один раз увидеть. Лучше здесь.

Для максимальной приближенности к жизни разработали и построили конструкцию, немного напоминающую... сами видите что. Манекены закрепили так, что при ощутимом толчке они падали.

Результаты эксперимента в особых комментариях не нуждаются, достаточно фото. Не надо быть искушенным экспертом, чтобы утверждать: улетевший примерно на 10 м мужчина и сделавшая в воздухе сальто женщина вряд ли остались живы. Не говоря о вылетевшем из коляски плюшевом мышонке. Пострадавшие – неодушевленные куклы, но зрелище не из приятных.

Автомобиль пострадал минимально: два зеркала, две фары, вмятина на капоте, трещина в бампере. Ветровое стекло цело –значит, водитель, будь он в машине, не пострадал бы. Но оценка

повреждения автомобиля здесь, конечно, не главное.

Может, эти фото заставят нас притормозить и задуматься? Нас – ездящих, ходящих, организующих нерегулируемые переходы на широких скоростных трассах?

После эксперимента, подъезжая к очередному переходу на московских проспектах, невольно вспоминал увиденное на полигоне, – так продолжалось несколько дней... Может, вновь пересмотреть фотографии?

НИЗКИЕ И ГЛАДКИЕ

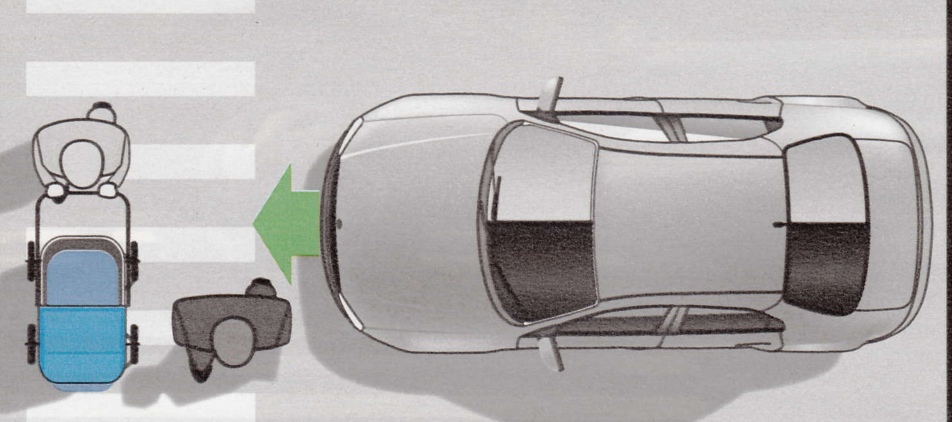
В числе самых безопасных с точки зрения наезда на пешехода оказались заднемоторные спортивные автомобили, например «Порше-911». На таких машинах конструкторам легче сделать переднюю часть кузова максимально сминаемой. А именно в этом главная задача. Используются наиболее легко деформируемые материалы: пластик, алюминий. Наиболее безопасными являются, как правило, низкие, приземистые автомобили. Сложнее всего конструкторам вседорожников. Разумеется, эмблемы престижных автомобилей – скажем, «мерседесов» и «роллс-ройсов» – просто обязаны легко ломаться или прятаться в радиатор. Ну а столь любимые у нас некоторыми владельцами вседорожников кенгурины в Западной Европе давно под строжайшим запретом. Кстати, рестайлинг «Калины» во многом обусловлен именно современными требованиями безопасности пешеходов.





Одевая манекенов, испытывали странные чувства. Не люди, но все же...

Изготовление и испытания кронштейна заняли у сотрудников нашего техцентра почти неделю. Еще день – сборка на полигоне.



Для максимальной достоверности установили даже знаки пешеходного перехода. Вы всегда обращаете на них внимание?

Самый ответственный момент – крепление манекенов. Они должны повести себя предсказуемо.






Смотрите на iPad:
Крэш-тест вживую.

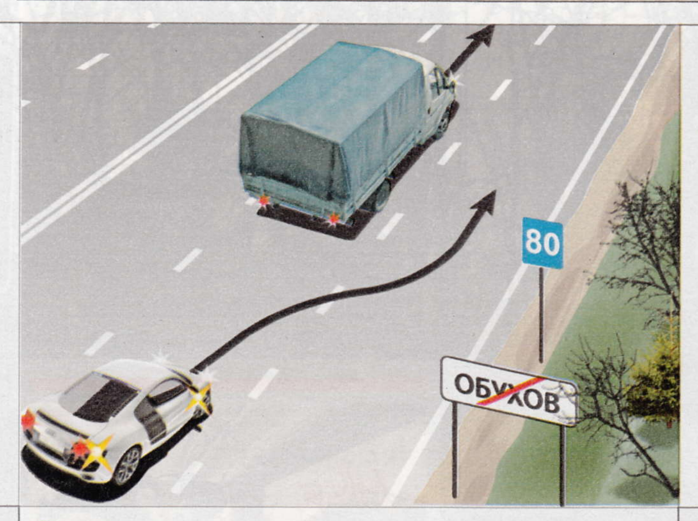


НЕ СНОСИТЬ ГОЛОВЫ

По методике EuroNCAP для оценки травмобезопасности автомобилей их переднюю часть обстреливают предметами, имитирующими голову, бедра и голени взрослого и ребенка. Соударение такое же, как при наезде на скорости 40 км/ч (среднестатистический показатель для европейских ДТП). Оценивают податливость передней части автомобиля в 18 зонах. Тесты, подобные нашему, проводят некоторые автомобильные компании, а также независимые организации. Но результатов, как правило, не публикуют. Впрочем, иногда их используют для демонстрации достижений в области создания особо податливых деталей кузова.

Начиная с этого билета вы сможете не только определить количество правильных ответов, но и подсчитать, во что вам обошлись бы ошибки в рублевом эквиваленте.

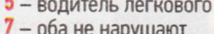
Задачи подготовили **Дмитрий Митрошин** и **Олег Воеводов** (иллюстрации).



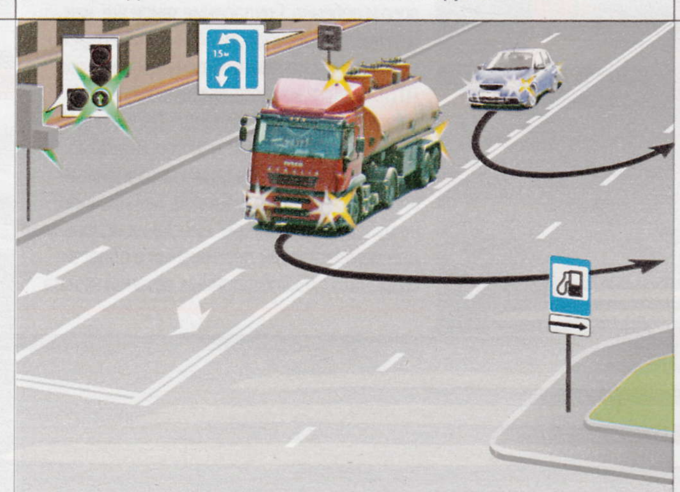
I. Миновав населенный пункт, водитель грузового автомобиля продолжает двигаться со скоростью 60 км/ч. Водитель легкового автомобиля перестраивается правее и разгоняется до 90 км/ч. Нарушает ли кто-либо из них требования Правил?

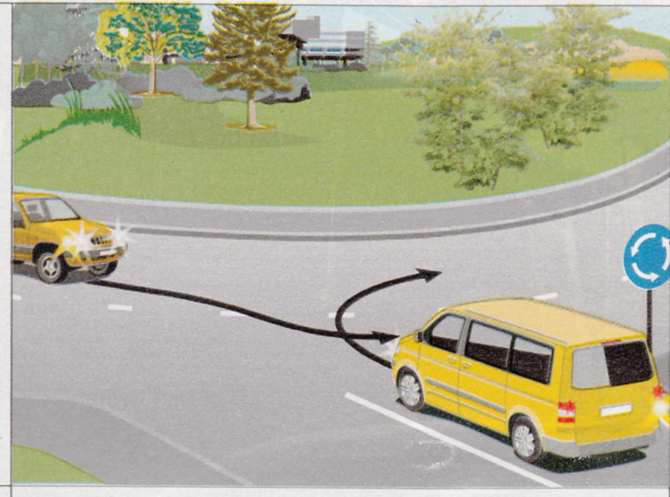
1 – да, оба
2 – да, водитель грузовика
3 – нет

II. Водитель какого автомобиля нарушает Правила дорожного движения?



4 – водитель бензовоза
5 – водитель легкового автомобиля
6 – оба нарушают
7 – оба не нарушают



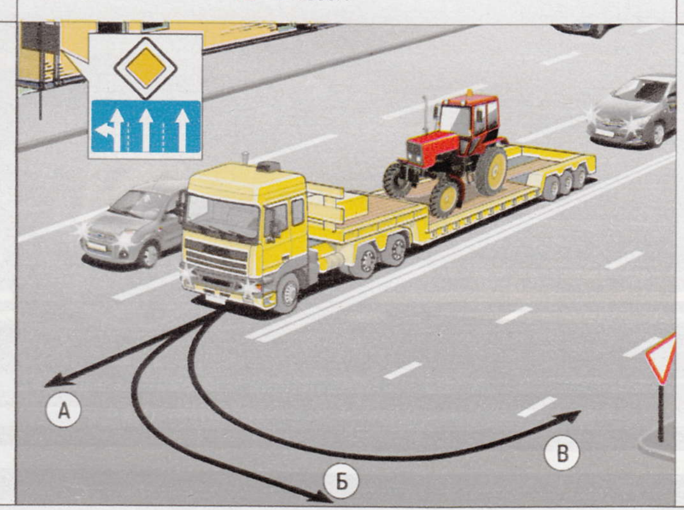


III. Водитель микроавтобуса:

8 – пользуется приоритетом
9 – должен уступить дорогу

IV. В каком направлении разрешено продолжить движение автопоезду?

10 – А или Б
11 – Б или В
12 – Б
13 – в любом



нанесена разметка 1.23 (буква А), которой обозначают полосы, выделенные для маршрутных ТС, фактически данная полоса таковой не является, поскольку отсутствуют дорожные знаки 5.11, 5.13.1, 5.13.2 или 5.14. Таким образом, ограничения в движении по данной полосе, предусмотренные пунктом 18.2 Правил, на водителей всех прочих ТС не распространяются. Следовательно, водитель должен выполнять маневр с учетом требований пункта 8.6 Правил, предписывающего, чтобы при повороте направо ТС двигалось по возможности ближе к правому краю проезжей части. После выполнения маневра водитель может как продолжить движение по крайней правой полосе, так и перестроиться левее.

В случае, когда водитель поворачивает по траектории В, ответственность за нарушение соответствующего требования Правил не установлена.

VI. Поскольку на перекрестке включены светофоры, водители должны руководствоваться их сигналами, а не знаками приоритета. Сигналы светофора, регулирующего движение маршрутных ТС, не разрешают трамваю движение через перекресток (пункт 6.8 Правил), поэтому необходимости в предоставлении трамваю приоритета у водителей безрельсовых ТС нет. Согласно пункту 13.4 Правил водитель трактора, поворачивая налево, обязан уступить дорогу легковому автомобилю, движущемуся прямо.

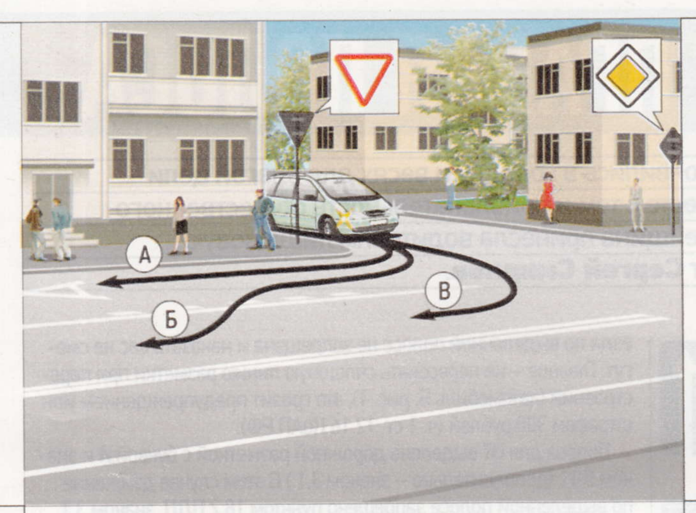
Невыполнение требования ПДД уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков, влечет за собой наложение административного штрафа в размере от 100 до 200 рублей (ч. 2 ст. 12.13 КоАП РФ).

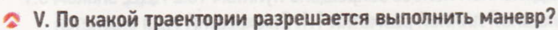
VII. Дополнительная табличка 8.6.3 под знаком 6.4 «Место стоянки» показывает способ размещения на околотротуарной стоянке исключительно легковых автомобилей и мотоциклов. Грузовым автомобилям, независимо от максимальной разрешенной массы, стоянка в этом месте запрещена.

За несоблюдение требований указанных дорожных знаков полагается предупреждение или наложение административного штрафа в размере 300 рублей (ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ).

VIII. В соответствии с пунктом 5.5 приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации запрещено эксплуатировать ТС, на котором установлены ошипованные и неошипованные шины.

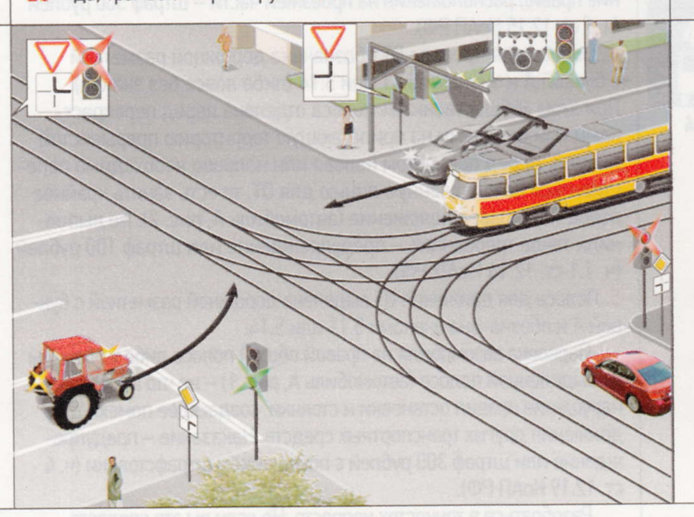
В случае невыполнения требования водитель может быть привлечен к ответственности по ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ в виде предупреждения или штрафа 100 рублей.

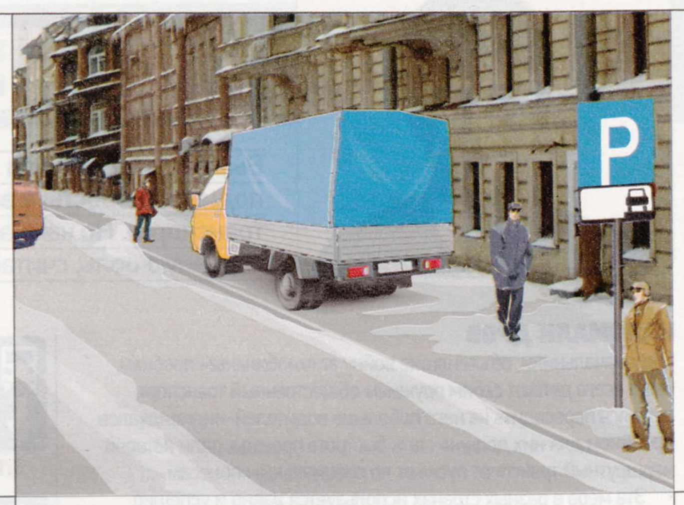




V. По какой траектории разрешается выполнить маневр?
14 – А или Б
15 – Б или В
16 – Б
17 – по любой

VI. Обязан ли водитель легкового автомобиля, выезжая на перекресток, уступить дорогу?
18 – да, трактору
19 – да, трамваю
20 – да, трамваю и трактору
21 – нет





VII. Правильно ли припаркован грузовичок (разрешенной максимальной массой 3,5 т)?
22 – правильно
23 – неправильно

VIII. Надо ли иметь опознавательный знак «Шипы», если ошипованные шины установлены только на ведущей оси автомобиля?
24 – надо
25 – не надо
26 – эксплуатация автомобиля с одновременно установленными ошипованными и неошипованными шинами запрещена



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 4, 8, 11, 14, 21, 23, 26.

I. Дорожный знак 6.2 указывает скорость, рекомендуемую на данном участке дороги. Таким образом, формальных оснований для претензий к водителям, выбравшим иной скоростной режим, нет. Тем не менее водитель грузового автомобиля не выполнил требование пункта 9.4 Правил, предписывающего вне населенных пунктов вести транспортное средство (ТС) по возможности ближе к правому краю проезжей части.

Ответственность за нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги предусмотрена ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 500 рублей.

II. Светофор регулирует движение непосредственно на перекрестке, поэтому разворот в обозначенной знаком 6.3.2 зоне возможен вне зависимости от включенных сигналов светофора. Но тот же знак запрещает поворот налево. Включенный на бензовозе проблесковый маячок оранжевого цвета не дает права отступать от этого требования.

Невыполнение требования знака 6.3.2 повлечет за собой ответственность водителя в виде административного штрафа в размере от 1000 до 1500 рублей (ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ).

III. Поскольку знаков приоритета перед въездом на перекресток с круговым движением не установлено, водителям надлежит руководствоваться общим принципом, изложенным в пункте 13.11 Правил: дорогу должен уступить водитель, к которому ТС приближается справа.

В соответствии с ч. 2 ст. 12.13 КоАП РФ невыполнение требования Правил уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков, влечет за собой наложение административного штрафа в размере 1000 рублей.

IV. На дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы или более, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т разрешено выезжать на крайнюю левую полосу только для поворота налево или разворота (пункт 9.4 Правил).

Если водитель автопоезда продолжит движение прямо из указанного положения, он может быть привлечен к ответственности по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ за нарушение правил расположения ТС на проезжей части (штраф 500 рублей).

V. В изображенной ситуации, несмотря на то что на крайней правой полосе проезжей части



КРАЙНЕ ПРАВАЯ ПОЛОСА

Выделенные полосы появились в городах и весях для благой цели – поднять скорость, а вместе с тем и привлекательность общественного транспорта. Но кампанейщина принесла водителям лишь новую головную боль, считает **Сергей Смирнов**.

НАЛОМАЛИ ДРОВ

Градоначальники, объявившие войну автомобильным пробкам, чаще всего делают своим оружием общественный транспорт, стараясь пересадить на него побольше водителей-индивидуалов. Пряником для них должна стать быстрота проезда, ради которой маршрутный транспорт пускают по специальным полосам.

Эта мера в разных странах используется давно и успешно. У нас тоже хотят как лучше, а получается как всегда. Ведь места, чтобы прокладывать новые дороги и полосы, в городах нет, как нет и денег в муниципальных бюджетах. В результате и без того не очень широкие городские магистрали превращаются в узенькие дорожки, на которых движение в час пик просто умирает. Сами выделенные полосы оборудованы кое-как, и водителю, впервые оказавшемуся в таком месте, сориентироваться сложно.

Родилось множество вопросов, на которые у сотрудников ДПС один ответ: плати! А вот всегда ли нужно платить? И если нужно, то сколько? Давайте разберемся.

ПОЛОСАТЫЙ ЦЕННИК

Правила дорожного движения запрещают движение по полосам, выделенным для общественного транспорта (ОТ) и остановку на них, говорит пункт 18.2 ПДД. Важно, что эта полоса должна быть обозначена не только разметкой с буквой *А*, но и в обязательном порядке дорожными знаками 5.11 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств», 5.13.1, 5.13.2 «Выезд на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств», 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств». Допускается также устанавливать над выделенной полосой запрещающий знак 3.1 «Въезд запрещен» с дополнительной табличкой 8.14 «Полоса движения». Знак 5.11 применяют, когда ОТ движется навстречу общему потоку. Знаками 5.13.1 и 5.13.2 обозначают все выезды на дорогу с выделенной полосой для маршрутных транспортных средств.

Если выделенная полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при повороте нужно на нее перестроиться. Также разрешается заезжать на выделенную полосу в местах прерывистой разметки для посадки и высадки пассажиров у правой обочины, если это не помешает маршрутному транспорту.

А теперь рассмотрим наиболее типичные случаи.

1. Полоса для движения ОТ выделена лишь дорожной разметкой с буквой *А* (или, как на некоторых московских магистралях, уже установленные знаки заклеены черной пленкой). В этом случае езда по выделенной полосе не запрещена и наказать вас не смогут. Главное – не пересекать сплошную линию разметки при перестроении (автомобиль Б, рис. 1), это грозит предупреждением или штрафом 300 рублей (ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ).



5.11



5.13.1



5.13.2



5.14

2. Полоса для ОТ выделена дорожной разметкой с буквой *А* и знаком 5.11 (дополнительно – знаком 3.1.) В этом случае движение по выделенной полосе запрещено пунктом 18.2 ПДД, знаком 3.1 и сплошной линией разметки 1.1. Выехавший туда окажется на полосе, предназначенной для встречного транспорта, а это наказывается лишением права управления на 4–6 месяцев. Если же нарушение зафиксировано спецсредствами в автоматическом режиме – штраф 5000 рублей (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ).

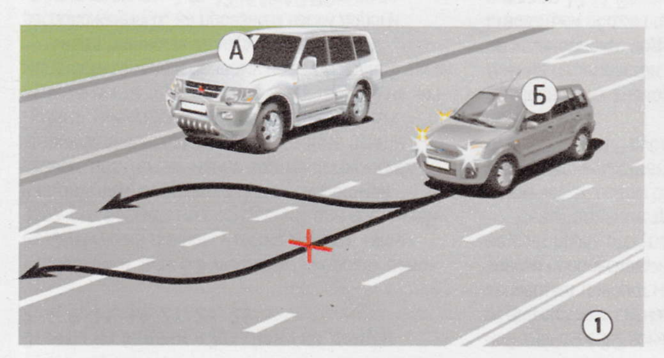
3. Полоса для движения ОТ выделена дорожной разметкой с буквой *А*, установлен знак 5.14 (дополнительно возможен еще и знак 3.1). Езда по выделенной полосе рассматривается здесь как нарушение требования пункта 18.2 ПДД и трактуется как нарушение правил расположения на проезжей части – штраф 500 рублей (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ).

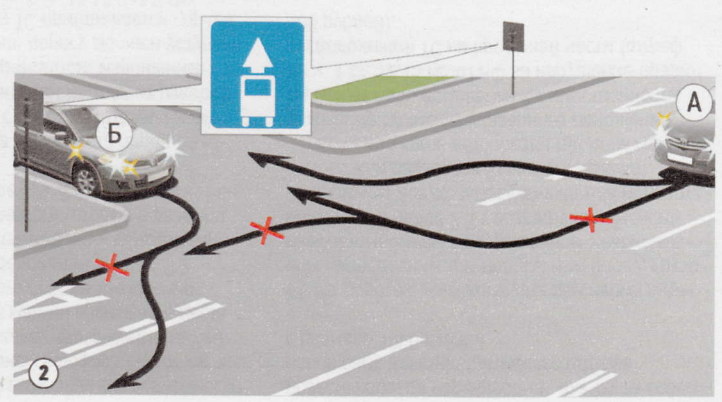
4. Полоса для проезда ОТ обозначена дорожной разметкой с буквой *А* и знаками 5.11 или 5.14 (либо вовсе без знаков). При этом «общественная» полоса отделена перед перекрестками или съездами на прилегающую территорию прерывистой линией. Перед поворотом налево или направо необходимо перестроиться на выделенную линию для ОТ, то есть занять крайнее левое или правое положение (автомобиль А, рис. 2). Не выполнили такое требование – предупреждение или штраф 100 рублей (ч. 1.1 ст. 12.14 КоАП РФ).

5. Полоса для движения ОТ выделена дорожной разметкой с буквой *А* и обозначена знаками 5.11 или 5.14.

Парковка автомобиля на правой общей полосе либо у обочины на выделенной полосе (автомобиль А, рис. 1) – не что иное, как нарушение правил остановки и стоянки, создающее помехи для движения других транспортных средств. Наказание – предупреждение или штраф 300 рублей с посещением штрафстоянки (ч. 4 ст. 12.19 КоАП РФ).

Разобраться в тонкостях непросто. Но если вы это сделаете, не только избежите нарушения, но и будете вооружены в разговоре с инспектором ДПС. И, возможно, сумеете сохранить свои деньги, а в некоторых случаях – и права.





ПО СХЕМАМ И КАРТАМ

Игорь Моржаретто

ПРОХОДИМ ТЕХОСМОТР ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

С 2012 года, чтобы облегчить жизнь автолюбителям и искоренить коррупцию, а также для повышения безопасности движения мы станем проходить техосмотр по-новому. Его регламент определил Федеральный закон от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ и постановление Правительства РФ от 5 декабря 2011 года № 1008. Детали этой процедуры пока не очень ясны, а значит, неразберихи не избежать. Видимо, осмотр еще и подорожает. Чтобы подстраховаться, еще два года параллельно с новыми операторами ТО будут работать и старые ПИКи (те, которые под крышей МВД).

В этом номере публикуем общую схему прохождения ТО и диагностическую карту, изучив которую вы сможете хоть как-то подготовиться к этой обязательной процедуре, отвечаем на наиболее часто повторяющиеся вопросы. К сожалению, многие важные вопросы ни правительство, ни РСА так и не прояснили. И самый главный – стало ли лучше?



НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ О НОВОМ ТЕХОСМОТРЕ

Сохранится ли ответственность за отсутствие талона ТО, или инспекторы будут требовать лишь полис ОСАГО?

Из Кодекса об административных правонарушениях (КоАП РФ) с 1 января из ст. 12.3 исключено упоминание талона о прохождении государственного технического осмотра, как и наказание за отсутствие такового. То есть возить с собой его не надо, достаточно полиса ОСАГО (и штампа в нем о прохождении техосмотра). А вот сам талон, пока не налажена единая информационная система, понадобится: без него невозможно будет заключить договор ОСАГО. Видимо, для этого и сохранили привычную картонку.

Получение полиса ОСАГО зависит от техосмотра – значит, купив автомобиль на вторичном рынке, должен пройти его заново? Или достаточно переоформить полис ОСАГО на нового владельца авто?

При смене собственника можно переоформить полис ОСАГО – в действующий полис вносятся изменения. Но для этого бывший владелец должен написать заявление в страховую компанию. Это самый простой вариант, хотя и придется вместе сходить в офис страховщика. Если есть необходимость оформить новый полис, а до окончания действия талона ТО осталось больше шести месяцев, можно заключать новый договор ОСАГО. Если же меньше полугода, тогда необходимо пройти техосмотр и после этого купить полис ОСАГО (ст. 20 ч. 2 Федерального закона от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ).

Надо ли при техосмотре предъявлять автомобильную аптечку?

Нет, не надо. Попросят показать лишь огнетушитель и знак аварийной остановки. Некоторые СМИ сообщили, что аптечку вообще не нужно возить с собой. Это неверно! Требование иметь аптечку в автомобиле закреплено ПДД, и, вообще-то, ее отсутствие дает формальный повод для запрета использовать машину (Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается использование транспортных средств, п. 7.7).

ДИАГНОСТИЧЕСКАЯ КАРТА

№	Параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра
	I. Тормозные системы
1	Соответствие показателей эффективности торможения и устойчивости торможения
2	Соответствие разности тормозных сил установленным требованиям
3	Работоспособность рабочей тормозной системы автопоездов с пневматическим тормозным приводом в режиме аварийного (автоматического) торможения*
4	Отсутствие утечек сжатого воздуха из колесных тормозных камер*
5	Отсутствие подтеканий тормозной жидкости, нарушения герметичности трубопроводов или соединений в гидравлическом тормозном приводе
6	Отсутствие коррозии, грозящей потерей герметичности или разрушением
7	Отсутствие механических повреждений тормозных трубопроводов
8	Отсутствие трещин и остаточной деформации деталей тормозного привода
9	Исправность средств сигнализации и контроля тормозных систем
10	Отсутствие набухания тормозных шлангов под давлением, трещин и видимых мест перетирания
11	Расположение и длина соединительных шлангов пневматического тормозного привода автопоездов*
	II. Рулевое управление
12	Работоспособность усилителя рулевого управления. Плавность изменения усилия при повороте рулевого колеса
13	Отсутствие самопроизвольного поворота рулевого колеса с усилителем рулевого управления от нейтрального положения при работающем двигателе
14	Отсутствие превышения предельных значений суммарного люфта в рулевом управлении
15	Отсутствие повреждения и полная комплектность деталей крепления рулевой колонки и картера рулевого механизма
16	Отсутствие следов остаточной деформации, трещин и других дефектов в рулевом механизме и рулевом приводе
17	Отсутствие устройств, ограничивающих поворот рулевого колеса, не предусмотренных конструкцией
	III. Внешние световые приборы
18	Соответствие устройств освещения и световой сигнализации установленным требованиям
19	Отсутствие разрушений рассеивателей световых приборов
20	Работоспособность и режим работы сигналов торможения
21	Соответствие углов регулировки и силы света фар установленным требованиям
22	Наличие и расположение фар и сигнальных фонарей в местах, предусмотренных конструкцией
	IV. Стеклоочистители и стеклоомыватели
23	Наличие стеклоочистителя и форсунки стеклоомывателя ветрового стекла
24	Обеспечение стеклоомывателем подачи жидкости в зоны очистки стекла
25	Работоспособность стеклоочистителей и стеклоомывателей
	V. Шины и колеса
26	Соответствие высоты рисунка протектора шин установленным требованиям
27	Отсутствие признаков непригодности шин к эксплуатации
28	Наличие всех болтов или гаек крепления дисков и ободьев колес
29	Отсутствие трещин на дисках и ободьях колес
30	Отсутствие видимых нарушений формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес
31	Установка шин на транспортное средство в соответствии с требованиями
	VI. Двигатель и его системы
32	Соответствие содержания загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств установленным требованиям
33	Отсутствие подтекания и каплепадения топлива в системе питания
34	Работоспособность запорных устройств и устройств перекрытия топлива
35	Герметичность системы питания транспортных средств, работающих на газе. Соответствие газовых баллонов установленным требованиям
36	Соответствие нормам уровня шума выпускной системы

№	Параметры и требования, предъявляемые к транспортным средствам при проведении технического осмотра
	VII. Прочие элементы конструкции
37	Наличие зеркал заднего вида в соответствии с требованиями
38	Отсутствие дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя. Соответствие полосы пленки в верхней части ветрового стекла установленным требованиям
39	Соответствие норме светопропускания ветрового стекла, передних боковых стекол и стекол передних дверей
40	Отсутствие трещин на ветровом стекле в зоне очистки водительского стеклоочистителя
41	Работоспособность замков дверей кузова, кабины, механизмов регулировки и фиксирующих устройств сидений, устройства обогрева и обдува ветрового стекла, противоугонного устройства
42	Работоспособность запоров бортов грузовой платформы и запоров горловин цистерн*
43	Работоспособность аварийного выключателя дверей и сигнала требования остановки*
44	Работоспособность аварийных выходов, приборов внутреннего освещения салона, привода управления дверями и сигнализации их работы*
45	Наличие работоспособного звукового сигнального прибора
46	Наличие обозначений аварийных выходов и табличек по правилам их использования. Обеспечение свободного доступа к аварийным выходам*
47	Наличие задних и боковых защитных устройств, соответствие их нормам*
48	Работоспособность автоматического замка, ручной и автоматической блокировки седельно-сцепного устройства. Отсутствие видимых повреждений сцепных устройств*
49	Наличие работоспособных предохранительных приспособлений у одноосных прицепов (за исключением роспусков) и прицепов, не оборудованных рабочей тормозной системой*
50	Оборудование прицепов (за исключением одноосных и роспусков) исправным устройством, поддерживающим сцепную петлю дышла в положении, облегчающем сцепку и расцепку с тяговым автомобилем*
51	Отсутствие продольного люфта в беззазорных тягово-сцепных устройствах с тяговой вилкой для сцепленного с прицепом тягача*
52	Обеспечение тягово-сцепными устройствами легковых автомобилей беззазорной сцепки сухарей замкового устройства с шаром
53	Соответствие размерных характеристик сцепных устройств установленным требованиям*
54	Оснащение транспортных средств исправными ремнями безопасности
55	Наличие знака аварийной остановки
56	Наличие не менее двух противооткатных упоров*
57	Наличие огнетушителей, соответствующих установленным требованиям
58	Надежное крепление поручней в автобусах, запасного колеса, аккумуляторной батареи, сидений, огнетушителей и медицинской аптечки*
59	Работоспособность механизмов регулировки сидений
60	Наличие надколесных грязезащитных устройств, отвечающих установленным требованиям
61	Соответствие вертикальной статической нагрузки на тяговое устройство автомобиля от сцепной петли одноосного прицепа (прицепа-роспуска) нормам*
62	Работоспособность держателя запасного колеса, лебедки и механизма подъема-опускания запасного колеса
63	Работоспособность механизмов подъема и опускания опор и фиксаторов транспортного положения опор*
64	Соответствие каплепадения масел и рабочих жидкостей нормам
65	Установка государственных регистрационных знаков в соответствии с требованиями

*Пункт не касается легковых автомобилей.

Время прохождения ТО теперь регламентировано: 30 минут на легковой автомобиль, 32 – на грузовой, 10 минут – на мотоцикл. Осмотр прицепа должен длиться 25 минут (прицепы для легковых автомобилей, принадлежащие физическим лицам, ТО не проходят).

Если есть претензии к работе оператора ТО или вы считаете его отношение к вашей машине предвзятым, жалуйтесь в Российский союз автостраховщиков (все координаты – на его сайте www.autoins.ru). Вымогают взятку за талон? Сообщите в полицию или прокуратуру!

НЕТ ЧЕЛОВЕКА – НЕТ ПРОБЛЕМЫ

Согласно исследованиям «Ауди», более 90% аварий происходят из-за ошибок водителей. Новое поколение электронных помощников, поправляющих человека за рулем, оценил Кирилл Милешкин.

Первое же упражнение на полигоне напомнило анекдот про чукчу, которого отправили в космос, наказав кормить собак и ничего не трогать. Для езды в пробках инженеры «Ауди» объединили систему удержания полосы движения (Active lane assist) с активным круиз-контролем (Active cruise control). Электроника не допускает отклонений от курса, ориентируясь на корму впереди идущей машины и линии разметки, а функция автоматической остановки и начала движения (stop & go) освобождает от работы педалями. Система активна на скорости до 60 км/ч. Ее глаза – два радара, смотрящие на 250 м вперед, и цветная камера перед салонным зеркалом. Последняя следит за разметкой, заглядывая на 50 м вдаль и на угол 40°. Причем, в отличие от нынешнего активного круиз-контроля, более продвинутая система видит препятствия не только в своей полосе и не теряется, если вы перестраиваетесь из ряда в ряд. Но не торопитесь перебираться спать на заднее сиденье: если автомобиль-ориентир выйдет за пределы видимости в крутом повороте, электроника предложит водителю принять управление.

Еще один городской помощник, под именем Pre sense, убережет от столкновения с внезапно появившимся автомобилем или пешеходом. Датчик фиксирует расстояние до подвижных и стационарных объектов во всех трех измерениях и оценивает отражение инфракрасного излучения от тысячи точек. По сформированной 3D-картинке мозг системы распознает машины, велосипедистов и людей (последних – на расстоянии до 20 м) и отдает команду начать торможение. Комплекс обновляет изображение каждые 20 мс. Помощник не дремлет до 65 км/ч, а с 30 км/ч он гарантированно остановит автомобиль перед препятствием.

Можно рассчитывать на такую же помощь и вне городской толчеи, когда числа на спидометре становятся трехзначными. Высокоточный лазер контролирует пространство впереди и по бокам от автомобиля. Замечая помеху в своей полосе, система автоматически тормозит, причем





В городе система автоматического торможения убережет от встречи с незамеченным препятствием или по крайней мере снизит риск серьезных повреждений. Благодаря трехмерному зрению электроника прогнозирует характер грозящего столкновения (учитываются размеры, примерная масса и положение объекта) и соответствующим образом активирует средства пассивной безопасности.

максимально эффективно. При этом она не поднимает панику, пока остается возможность для маневра. Умение видеть полную картину – ключевая особенность новинки. Даже отбойники по краям проезжей части, припаркованные и попутные машины не остаются незамеченными.

Чаще всего аварии случаются на перекрестках, особенно нерегулируемых. Нажатием одной клавиши водитель тестового «Ауди-А8» включает пару радаров по бокам и переднюю камеру, спрятанную в одном из колец эмблемы. При подъезде к перекрестку на приборном щитке появляется подсказка, с какой стороны опасность. А широкоугольная камера, расположенная на носу, поможет аккуратно «выглянуть» из-за перекрывающих обзор автомобилей или зданий и увидеть скрывающуюся от водителя опасность.

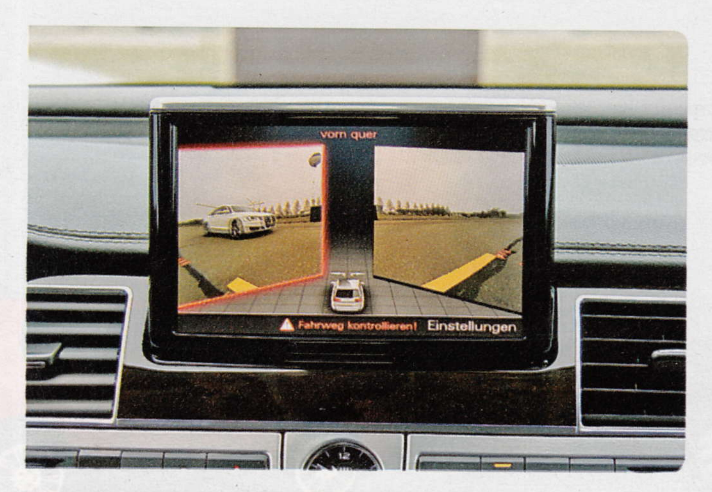
Специалисты из Ингольштадта смогут расширить возможности системы, когда автомобили начнут общаться между собой (технология Car-to-car communication). Таким образом, электронные помощники будут лучше и дальше видеть. Дополнительные передатчики, установленные непосредственно на перекрестках, предупредят о близости к опасному участку. В этом году европейские производители планируют согласовать единый стандарт связи для таких систем, что выведет безопасность на новый уровень.



Комбинация приборов расскажет о всех задействованных функциях: 1 – индикатор автоматической езды в пробке; 2 – контроль полосы; 3 – активный круиз-контроль; 4 – ограничение скорости.

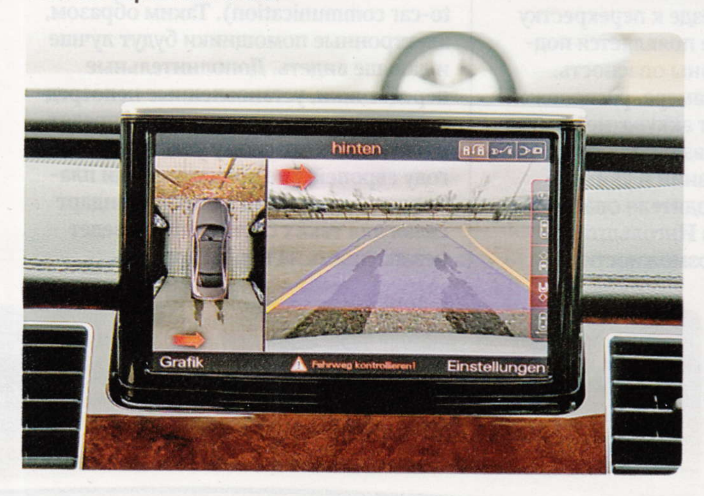


Ассистент проезда перекрестков последний раз предупреждает об опасности: на ветровое стекло проецируется алая полоса стоп-сигнала. Дальше в дело вступает автоматическое торможение.



Чтобы выглянуть на пересекаемую дорогу, объективу камеры достаточно быть на одном уровне с перекрывающим обзор препятствием. А без такого помощника придется высунуть нос машины еще на полтора-два метра! В том, что опция небесполезная, автор убедился пару лет назад на собственном горьком опыте.

Даже когда капитулирует замызганная грязью видеокамера, у водителя останутся информаторы – стрелки, подсказывающие о помехе справа или слева.



Чтобы было проще управлять прицепом, сдавая назад, водитель джойстиком задает направление, включает заднюю передачу и отпускает руль. Датчик на наконечнике фаркопа сверяет фактический угол между дышлом прицепа и бампером с тем, что задан водителем. Электроника сама контролирует траекторию прицепа. По словам разработчиков, устройство не требует калибровки по размерам прицепа.



Всем знакома неприятная ситуация, когда выезжаешь задним ходом из ряда машин, припаркованных под углом к проезжей части. В «Ауди» в помощники водителю назначены радары для контроля слепых зон. Расположенные по углам заднего бампера, они берутся за работу при включении задней передачи и сканируют пространство на расстоянии до 70 м с углом обзора 135°. Предупреждение о помехе появляется на центральном мониторе и дублируется звуковым сигналом, а на серийных машинах введут подстраховку – автоматическое торможение.

Паркую «Ауди» параллельно бордюру и, не посмотрев в зеркало, выхожу... прямо под приближающуюся сзади машину. А ведь моя предупредила меня вспыхнувшей светодиодной полосой на обивке двери и тревожным зуммером. Опасность увидели всё те же радары на корме. Хорошо бы электроника в таких ситуациях на время блокировала замки. Видимо, производитель опасается судебных исков – в США наверняка найдутся желающие взыскать



Тренажер моделирует на экранах различные дорожные ситуации, а машина реагирует на них, задействуя соответствующие системы безопасности. Зеркала заднего вида уступили место мониторам.



с фирмы за ограничение свободы. Ассистент парковки, вращающий руль за водителя, уже трудится на серийных моделях (ЗР, 2011, № 10). Следующий шаг – вовсе отстранить водителя от выполнения этого маневра. Владелец покидает салон, нажимает кнопку на брелоке и спокойно уходит. Закончив парковку, «Ауди» сам закрывает окна и люк, переводит коробку передач в «паркинг», глушит двигатель и включает сигнализацию. Видимо, не за горами то время, когда автомобиль сможет забирать продукты из магазина.

«Ауди» учитывает и важные мелочи. Так, комплекс мер безопасности Pre sense дополнен складывающимся при риске бокового удара подлокотником на двери. Это добавляет пространства и ликвидирует лишнюю жесткую деталь. А на открытие задних дверей реагируют замки ремней безопасности, выдвигаясь на несколько сантиметров вверх. На такое ненавязчивое предложение пристегнуться грех отвечать отказом. ЗР

Угол зрения, которым наделен комплекс безопасности Pre sense, стоит увеличить: манекен, оказавшийся ближе к углам передка, тестовая «восьмерка» замечала с опозданием.



Установка всех электронных глаз и сканеров на одном авто, кажется, в скором времени лишит его возможности дышать через решетку радиатора. А как вырастет счет за мелкую городскую аварию с разбитым бампером!



АМЕРИКАНСКАЯ МЕЧТА НА РУССКИЙ ЛАД



«Дженерал моторс» наладил производство в России еще 15 лет назад. Еще бы, заводы компании работают в 35 странах, так почему бы не попробовать у нас? С первой попытки не получилось, но американцы оказались настырными. Историю «Джи-Эм» в России изучал **Игорь Моржаретто**.

Мы всегда любили большие и мощные автомобили. Видимо, поэтому одним из первых дилеров иномарок стала компания «Тринити Моторс», которая с 1991 года официально (!) предлагала автомобили «Шевроле», «Кадиллак» и «Опель». В 1992-м открылось представительство «Генеральных моторов» в России. Потом появились еще дилеры, но американцам, видимо, все время хотелось большего, как минимум – стать первой компанией на российском рынке.

Переговоры о производстве заокеанских машин шли с начала 90-х годов; хорошо помню, как в 1993-м руководитель АВТОВАЗа Владимир Каданников «не для печати» рассказывал мне, что очень скоро на конвейере у них появятся автомобили «Опель-Корса». Увы, не случилось. И тогда американцы начали искать собственную площадку для сборки машин.

НЕ СДЕЛАНО В ТАТАРСТАНЕ

В конце 80-х – начале 90-х годов прошлого века в СССР активно обсуждалась идея создания народного автомобиля. Нашли даже место, где намеревались развернуть массовое производство: на площадях недостроенного тракторного завода в Елабуге (Татарстан). Сначала там думали выпускать «Оку-2», затем «Фиат-Панда», но к середине 1990-х об этой идее забыли, а гигантский завод представлял собой пару пустых корпусов и несколько заброшенных фундаментов. Вот тут-то и решили развернуть производство американских автомобилей – власти РФ и Татарстана пообещали «Джи-Эм» беспрецедентные льготы, если они выберут именно эту площадку. Весной 1997-го в Елабуге премьер-министр страны Виктор Черномырдин поздравил с выпуском первой партии российских вседорожников «Шевроле-Блейзер», собранных из бразильских комплектующих.

«Настоящий американец» оказался чересчур дорогим для небогатых стран типа России или Бразилии (у нас за полноприводный вариант просили 40 тыс. долл. США). Поэтому для третьих стран «Блейзер» постарались максимально удешевить. И вместо крутой тачки получился просто отличный семейный автомобиль – но с задним приводом, мотором в 105 сил, механикой, без кондиционера, «музыки» и даже без электрических стеклоподъемников. Зато цена вдвое ниже, чем у американского «Блейзера»: меньше 23 тыс. долл.

«Шевроле-Блейзер» – первый автомобиль, который концерн пытался собирать в России. Увы, россияне продукт не оценили.



НАША СПРАВКА

В России у «Дженерал моторс» 156 автодилеров марки «Шевроле», 129 – «Опель», 28 – «Кадиллак». По итогам 11 месяцев 2011 года компания занимала по продажам второе место в РФ – после АВТОВАЗа (реализовано 220,4 тыс. машин трех марок).



«Шевроле-Нива» – первый совместный американо-российский продукт. Удачный: за девять лет продано более 400 тыс. вседорожников.

Только кто должен был стать покупателем этой машины в стране, где о среднем классе даже не слышали? Меня еще тогда удивил оптимизм премьер-министра, пообещавшего на торжественном пуске СП «Джи-Эм-Елабуга», что «будет рост экономики, будет зарплата – будут и покупатели» (ЗР, 1997, № 3). В общем, дальше отверточной стадии производство не двинулось; более того, российские вседорожники в далекий Татарстан шли из порта своим ходом, а на заднем сиденье лежали упакованные в пленку бамперы и некоторые другие детали.

Проекту не везло во всем: обещанные льготы в полном объеме получить не удалось, а в СМИ появились материалы, где ставилась под сомнение надежность этих машин: мол, от знакомства с нашим бензином их моторы быстро помирают.

За два года в Елабуге собрали всего 3800 «блейзеров», а в 1999-м производство свернули. Зависшие на складах машины числом около тысячи потом еще года два продавали с 30-процентным дисконтом. В том же посткризисном году объявили о начале сборки в Елабуге модели «Опель-Вектра». Обещали до 75 тыс. седанов в год, но подсобрали всего... несколько десятков. На том история первого СП и закончилась. Хорошо хоть, инвестиции в проект оказались небольшими – никакого оборудования, кроме нескольких подъемников, на ЕлАЗ не завезли.

«ШЕВРОЛЕ-2123»

На АВТОВАЗе еще с начала 1990-х пытались создать преемника популярной модели «Нива». Это почти удалось: модель ВАЗ-2123 неоднократно показывали на выставках, она нравилась потенциальным покупателям, однако... Чтобы довести до кондиции удачные по замыслу, но сырые по исполнению образцы, а тем более поставить модель на конвейер, у АВТОВАЗа не было ни денег, ни иных возможностей. Только сотрудничество с крупнейшим мировым производителем дало новому вседорожнику шанс. 27 июня 2001 года представители «Джи-Эм», АВТОВАЗа и Европейского банка реконструкции и развития подписали соглашение о создании совместного предприятия. Каждая сторона внесла долю в СП: АВТОВАЗ (41,61% акций) – модель ВАЗ-2123; «Дженерал моторс» (41,61% акций) – оборудование для производства, технологии; ЕБРР (16,78% акций) – деньги, необходимые для строительства завода и запуска модели в серию.

С 23 сентября 2002 года с конвейера сходят американо-российские автомобили «Шевроле-Нива»; всего за эти годы выпущено около 400 тыс. машин. Они популярны в России, но на проектную мощность (100 тыс. в год) завод так и не вышел. С сентября 2004-го до начала 2008 года там же малыми партиями выпускали седан «Шевроле-Вива» (перелицованный «Опель-Астра G»). Стоил он почти столько же, сколько новая модель «Астры», которая продавалась в России под собственным именем, поэтому успеха не имел.

Во всяком случае, по неофициальной информации, вложения в СП окупились давным-давно и теперь

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» В РОССИИ (1991–2011 ГОДЫ)



Всё, как положено на современном предприятии. Предусмотрена и трехмерная проверка геометрии кузова.

Завод «Дженерал моторс» в Санкт-Петербурге рассчитан на производство 100 тыс. машин в год по полному циклу – со сваркой, окраской и сборкой.

Пока все двигатели, которые устанавливают на автомобили российской сборки (кроме «Шевроле-Нива»), импортные. Но в планах – собственное моторное производство в Тольятти.



предприятие приносит своим акционерам прибыль. А ныне у «Дженерал моторс» на него большие планы: с 2013 года здесь будут производить новый «Шевроле-Нива» и «Ладу 4×4» (тоже новую!). Так что до заветной планки в 100 тыс. автомобилей в год рукой подать.

А в 2003-м у корпорации «Джи-Эм» появился еще один партнер в России – калининградский завод АВТОТОР. Сначала в небольшом цеху собирали методом крупноузловой сборки дорогие автомобили: «Хаммер», «Кадиллак», вседорожники «Шевроле-Тахо» и «Трейлблейзер», – но вскоре занялись и массовыми моделями. В ноябре 2008 года американцы запустили на АВТОТОРе модель «Шевроле-Лачетти». Строительство и оснащение цехов сварки и окраски обошлось сторонам примерно в 80 млн. евро. Кроме того, в Калининграде ведется крупноузловая сборка десяти моделей «Опеля» и «Шевроле». По некоторым сведениям, «Джи-Эм», хоть и не включил АВТОТОР в общее инвестиционное соглашение, активно вкладывается в него.

Есть у «Дженерал моторс» еще два предприятия, которые, хоть и расположены за рубежами России, активно работают на наш рынок. Это, во-первых, завод «Джи-Эм-Узбекистан» – бывший «УзДэу». До 2011 года он поставлял в Россию через собственную дилерскую сеть только устаревшие модели «Дэу» (корейскую компанию американский концерн купил еще десять лет назад). С прошлого года к нам из Узбекистана едут новые хэтчбеки «Шевроле-Спарк». А с 2013-го, по некоторым данным, именно на заводе в Асаке начнут собирать новейшую бюджетную модель «Шевроле-Кобальт» – в первую очередь для российского рынка. Во-вторых, в 2004 году «Дженерал моторс» стал генеральным партнером Запорожского автомобильного завода. Тогда же в Запорожье стартовало производство автомобилей «Опель-Астра G» для внутреннего, украинского рынка, а выпускавшийся с 1998 года автомобиль «Дэу-Ланос» стал именоваться «Шевроле-Ланос Т-150». После небольших доработок седан начали ввозить в Россию, и он довольно быстро стал одной из самых популярных у нас иномарок. Всего за шесть лет продано почти 200 тыс. «ланосов»! Автомобиль и сейчас поставляется на наш рынок, только называется иначе – «ЗАЗ-Шанс» – и формально к американскому концерну отношения больше не имеет.

СВОИМИ СИЛАМИ

Хотя к середине первого десятилетия XXI века у «Джи-Эм» было уже четыре партнерские компании, где собирали автомобили четырех марок для российского потребителя, мечта о собственном заводе не оставляла руководителей фирмы. И вот в июне 2006 года на окраине Санкт-Петербурга, в промзоне Шушары, был заложен завод, который назвали просто: «Дженерал Моторс Авто». Торжественно его открыли спустя два года, в 2008-м, 7 ноября. Инвестиции американского концерна в производственный комплекс оцениваются в 300 млн. долл. Пока он рассчитан на выпуск 100 тыс. автомобилей в год; с его конвейера сходят «Шевроле-Круз» и «Опель-Астра». Уровень локализации производства в Санкт-Петербурге довели до 30%.

В 2011 году «Джи-Эм» и российское правительство подписали масштабное инвестиционное соглашение, рассчитанное на десятилетие. В ближайшие пять лет компания увеличит производительность завода в Санкт-Петербурге до 230 тыс., а СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» – до 120 тыс. машин в год. На базе тольяттинского предприятия организуют НТЦ (его филиал откроют на заводе в Питере). В Тольятти же появится моторное производство – на 120 тыс. двигателей и трансмиссий.

Но и это далеко не всё. Компания «Дженерал моторс» намерена развивать производство на контрактной основе. Калининградский АВТОТОР будет и дальше собирать разные модели «Кадиллака», «Опеля», «Шевроле», пользуясь льготами особой экономической зоны. На Горьковском автозаводе с этого года начнут выпускать обновленный «Шевроле-Авео» (30 тыс. в год). Если сложить потенциальную мощность всех российских предприятий, выпускающих машины с эмблемами американского концерна, то получится полмиллиона машин ежегодно. И это без учета узбекского завода, который имеет право поставлять свою продукцию в Россию беспошлинно. ЗР



SKD УХОДИТ... ПРИВЕТ, CKD!

Весной 2010 года компании «Пежо-Ситроен» и «Мицубиси» отпраздновали выпуск первого «Пежо-308» на заводе «ПСМА Рус» в Калужской области. Сегодня здесь производят несколько моделей по методу крупноузловой сборки. Но уже в следующем году предприятие выйдет на принципиально новый уровень. Подробности выяснял **Михаил Гзовский**.

Мне довелось побывать на нескольких заводах в разных частях мира, Калуга отличается от многих из них разительно. Здесь нет ни запаха краски, ни треска сварочных роботов. Но это – пока в силе аббревиатура SKD. Она расшифровывается так: *semi knocked down*, то есть полусобранный. Российское законодательство предполагает, что ввезенный без колес и двигателя автомобиль – суть запчасть, на которую распространяются более низкие таможенные пошлины.

Поэтому готовые машины, сошедшие с конвейера в Европе и Японии, частично разбирают и отправляют в Калугу. Сюда приходит кузов с полностью отделанным салоном, в отдельных контейнерах доставляют переднюю подвеску и двигатель, заднюю подвеску и трансмиссию. Пять часов работы – и машина готова. Таким способом в 2010 году завод произвел 26 тысяч автомобилей, большая их часть – модель «Пежо-308». Сегодня в гамму моделей входят также «Ситроен-С4», освоенный в июле того же года. А осенью 2010-го ООО «ПСМА Рус» взялось за сборку трех близнецов: «Пежо-4007», «Ситроена С-Кроссер» и «Мицубиси-Аутлендер». Общий выпуск по итогам 2011 года составил 44 303 штуки.

Все это нам рассказывают улыбчивые барышни из службы корпоративных коммуникаций во время экскурсии по заводу. Вопросы – только им, отвлекать работников запрещено. Кстати, трудится здесь преимущественно молодежь – средний возраст

» Этот 308-й не прошел весьма жесткий выходной контроль качества и отправлен на перекраску поврежденного бампера.

» Стенд для регулировки схождения колес и светотехники. На все про все пять минут работы!





» «Пежо-4007» из Калуги в своей стихии. Объем его производства достигает 7% от общезаводского.

» В таком виде на завод приходят машинокомплекты. Вскоре «Ситроену-С4» установят подвеску, колеса, двигатель, трансмиссию и отправят на тестовый трек.

31 год; от желающих, говорят, нет отбоя. То и дело слышу французскую речь: сейчас в Калуге много специалистов из Сошо, они готовят к пуску новое производство. В следующем году заводская площадь увеличится в 13 раз – до 100 000 м²! Полным ходом идет строительство новых цехов, набор и обучение персонала в созданном для этого центре в Калуге; штат (сейчас 842 работника) увеличат минимум втрое.

В середине 2012-го завод заработает по циклу CKD (completely knocked down), что подразумевает сварку, окраску кузовов и увеличение объема выпуска до 125 тысяч машин в год, а в перспективе и до 300 тысяч. Пока их собирают исключительно из импортных деталей, но планы локализации серьезные: к 2015 году до 30% комплектующих должны быть произведены в России.

Пожалуй, самое ожидаемое событие ближайших месяцев – запуск летом 2012 года новой модели. Пока – секретной! Однако все говорит о том, что ею станет седан на базе «Пежо-308», похожий на тот, что показали в сентябре 2011-го на автосалоне в Китае. Представленный в Поднебесной автомобиль оснащают моторами 1,4 и 2,0 л (106 и 147 л.с.), механической или автоматической коробкой передач. Какой будет российская версия, узнаем совсем скоро. «Ситроен» тоже не останется в долгу: к концу 2012-го – началу 2013 года появится полноприводный автомобиль, призванный сменить «Ситроен С-Кроссер». Тоже интересно. ЗР

ЗНАК **ВТО** НА ГРУДИ У НЕГО

После 18 лет споров Россию наконец-то приняли во Всемирную торговую организацию. Обретения и потери от вступления в это экономическое сообщество разложил по полочкам **Игорь Моржаретто**.

Итак, договорились... Действительно, не пристало России быть вне уважаемой международной организации, в членах которой – практически все страны мира. У ВТО, по идее, важнейшие задачи: выработать единые для всех стран правила торговли и следить за тем, чтобы все государства-члены их соблюдали. Понятна выгода для компаний: они беспошлинно (или с минимальными накрутками) могут экспортировать свои товары в другие страны. Для рядовых граждан тоже вроде бы есть польза: сразу или в перспективе подешевеют импортные товары. Это всё плюсы. К числу минусов относится невозможность (так говорят) защитить слабые отрасли отечественной промышленности от экспансии более качественной зарубежной продукции. И что теперь – радоваться победе или, наоборот, огорчаться, сдавая последние очаги сопротивления нашей экономики?

Думаю, отрасли, которым позволили умереть, тихо скончались задолго до вступления в ВТО, несмотря на заклинания политиков и попытки спасти их путем вливания бюджетных денег. Увы, у нас практически нет гражданского самолетостроения и общего станкостроения, и если уж все попытки их реанимировать в условиях отсутствия конкуренции не привели к успеху...

АВТОПРОМ СПАСЕН!

А вот автомобильная промышленность – есть, на российском рынке бал правят автомобили, собранные в России! Ситуация в автопроме обсуждалась отдельно, и тут наши переговорщики добились некоторых успехов. Например, у нас, как известно, самые высокие в Европе таможенные пошлины на ввоз новых иномарок. Установили такие, чтобы стимулировать местное производство. И теперь договорились с ВТО, что снижать их будут поэтапно. Сначала с нынешних 30 до 25%. В течение трех лет они останутся на этом уровне, а потом ежегодное снижение составит примерно 2,5%. Так что к 2019 году ввозные пошлины составят... 15%.

Останутся преграды и на пути подержанных иномарок. На автомобили старше семи лет пошлина по-прежнему запретительная,

НАША СПРАВКА

Всемирная торговая организация (ВТО) образована в 1995 году. Главная задача – создать благоприятные условия для торговли между ее членами, ликвидировать препятствия (пошлины и т. д.) на пути товаров. ВТО – преемница Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). В ней состоят 153 страны, на долю которых в сумме приходится 97% мирового торгового оборота.

ВТО НУЖНА СКОРЕЕ КРУПНЫМ КОМПАНИЯМ, НЕЖЕЛИ ОБЫЧНЫМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ.

на машины от трех до семи она снизится до 25%, а еще через пять лет – до 20%.

Зато иностранным производителям, которые разместили свои заводы в России, опасаться нечего: по согласованию с другими членами ВТО режим промсборки (со всеми вытекающими льготами) сохранится.

Единственное, в чем, похоже, прокололись наши переговорщики, – таможенные пошлины на ввоз в РФ иностранных грузовиков. То ли забыли за 18 лет дебатов в Женеве о том, что в России есть свои автозаводы (ГАЗ, КамАЗ, «Урал» и другие), то ли посчитали этот факт не заслуживающим внимания... В общем, пошлины на новые самосвалы (массой от 20 т) сразу после вступления в ВТО должны снизиться с нынешних 25 до 10%, а через три года и вовсе до 5%. Снизятся и пошлины на новые седельные тягачи, а также на подержанные самосвалы. Иными словами, в Россию вполне могут хлынуть дешевые грузовики из Китая и всякое старье из Европы.

Нерешенным остался вопрос локализации. При нынешних условиях, установленных ВТО, развивать в стране производство

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТОЧНО ДЕШЕВЛЕ НЕ СТАНУТ – НИ НОВЫЕ, НИ ПОДЕРЖАННЫЕ. ВЕДЬ ЦЕНЫ ДИКТУЕТ РЫНОК, А НЕ СЕБЕСТОИМОСТЬ.

автокомпонентов становится невыгодно, проще и дешевле ввозить их из-за бугра. Выходят, зря боролись, напрягались, изо всех тащили к нам смежников.

ГЛАВНОЕ – СТАБИЛЬНОСТЬ

При всем сочувствии проблемам производителей хочется все же понять, как отразятся новые правила на кармане обычных автовладельцев. Видимо, никак. Цены диктует рынок, и пошлины здесь играют далеко не главную роль. Например, «Форд-Фокус» в хорошей комплектации, собранный в Ленинградской области (то есть пошлиной он не облагался!), продают сегодня за 700 тыс. руб. Построенная на той же платформе «Мазда-3» в схожей комплектации, но произведенная в Японии, стоит в России... примерно столько же. Вот и вся арифметика: товар стоит ровно столько, за сколько его согласны купить. Так что не резон считать дни до официального вступления в ВТО в надежде сэкономить: полученную разницу в 5% съест инфляция.

Кстати, не похоже, чтобы отечественные производители (в том числе грузовиков) сильно переживали по поводу своих туманных перспектив. Во-первых, документы, оформляющие присоединение к ВТО, должны быть ратифицированы в Госдуме, потом пройти череду разных формальностей, и только тогда (ориентировочно – к июлю) Россия будет окончательно считаться принятой в члены этой уважаемой организации. А за это время может много чего случится: или Госдума заартачится, или какие-то сдвиги произойдут в мире, охваченном экономическим кризисом...

А если все-таки процедура пройдет строго по графику и уже летом в Россию устремятся, скажем, колонны бэушных грузовиков, в распоряжении российских властей остаются нетарифные методы регулирования. Можно вводить не пошлины, а акцизы (они вне сферы деятельности ВТО) или придумывать нормы технического регулирования. Таким образом Европа, например, защищается от китайских автомобилей, а Китай – от европейских. И все при этом состоят в членах ВТО... Куда и нам – добро пожаловать. **ЗР**

ТОПЛИВНАЯ МАГИСТРАЛЬ

О ценах на бензин, его качестве, возможном топливном кризисе **Игорь Моржаретто** расспросил вице-президента компании «ЛУКОЙЛ» **Вадима Воробьева**.



– Цены на бензин зимой вдруг опустились на рубль – спасибо выборам?

– Выборы ни при чем. Все определяет рынок. Мы вступили в сезон сниженного спроса на бензин, поэтому и цены снижаются.

– Почему же солярка по-прежнему дорогая?

– Катастрофически не хватает конкретно зимнего дизельного топлива. Это связано с нашим технологическим отставанием. Спрос сильно превышает предложение, вот цена и растет.

– А возможен ли в новом году в России бензиновый кризис, как это было летом 2011-го?

– В 2012-м не будет, а дальше – вполне возможен. Причина того кризиса известна: страна в соответствии с федеральным законом перешла на новые экологические стандарты Евро-3, но не все производители, к сожалению, смогли в нужном количестве производить такую продукцию. Чтобы сгладить ситуацию, правительство перенесло введение стандартов Евро-3 на 1 января 2013 года. Поэтому 2012 год, скорее всего, переживем спокойно. Что будет в 2013-м? Мы на всех заводах компании заблаговременно провели модернизацию и готовы соответствовать новым стандартам.

– Почему у нас топливо дороже, чем в США и даже в Белоруссии?

– Теоретически в России бензин может быть дешевым, почти как в Саудовской Аравии или Иране, где топливо продается по себестоимости (а добыча там дешевле). В Белоруссии государство дотирует цену на топливо в рознице. От США мы отличаемся схемой налогообложения. Сейчас в цене одного литра налогов 55–60%. И эта доля будет расти – так сформирован недавно принятый бюджет страны на три года.

– В этом году государство в очередной раз планирует увеличить акцизы, добавив 1 руб. 20 коп. на каждый литр бензина...

– Это в среднем. Конкретный размер акциза зависит от экологического класса топлива: чем выше класс, тем меньше акциз. Его ввели два года назад, и с 1 июля этого года суммарный акциз на 1 литр бензина Евро-2 равен 6 руб., а Евро-5 – 3,8 руб.

– Сколько будет стоить литр бензина к концу года?

– Мы только что говорили об акцизах, а они, к сожалению, вырастут за этот год дважды. В Европе литр бензина или дизельного топлива стоит в среднем около 60 руб. И если меня спрашивают, догоним ли мы тут Европу, могу лишь пообещать, что это будет не скоро. Во всяком случае, не в текущем десятилетии.

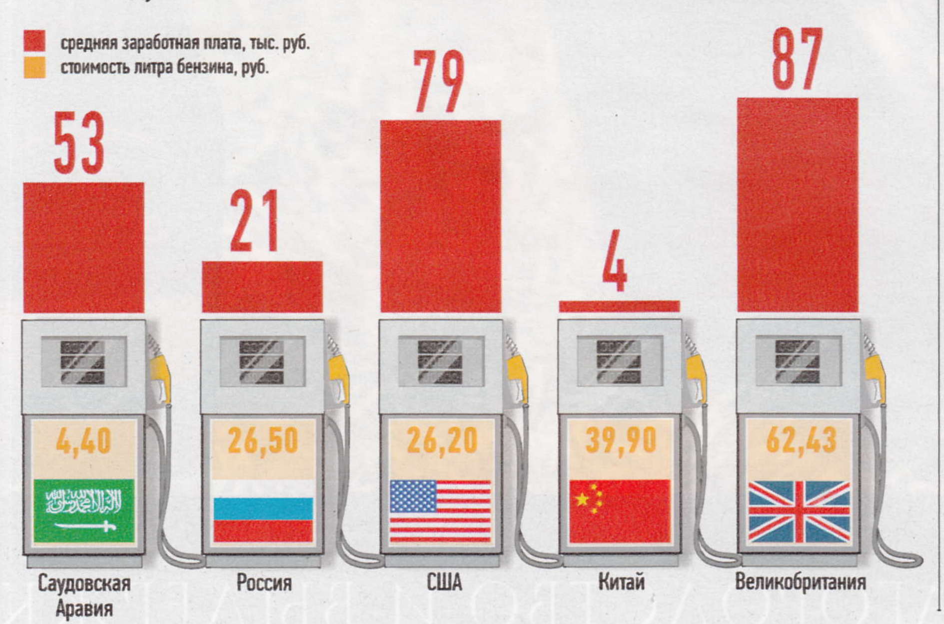
– На НПЗ в Европе или Японии из тонны нефти получают 600–700 литров топлива, на российских заводах, говорят, 200–250 литров. Влияет ли это на цену бензина?

– Конечно. Есть такие термины в нефтепереработке: глубина переработки и выход светлых (нефтепродуктов). Лучшие предприятия в мире по глубине переработки доходят сейчас до 99%, по выходу светлых – до 80–85%. Россия по выходу светлых сегодня на уровне 50%. Соответственно, нефтеперерабатывающим заводам кроме модернизации, которая необходима для повышения экологических норм, понадобится провести еще одну. Мы пытаемся реконструировать существующие заводы, которые были построены 50–60 лет назад, вкладываем ежегодно по 2 млрд. долл. на протяжении последних пяти-шести лет. Новые заводы строить надо. Вопрос – на что?

– Но ведь отрасль столько зарабатывает!

– И столько отдает государству! ЛУКОЙЛ по итогам 2010-го бюджетного года – второй налогоплательщик в РФ. Ежегодно в бюджеты всех уровней мы выплачиваем 32–33 млрд. долл., что составляет примерно 15% всех бюджетных поступлений в стране.

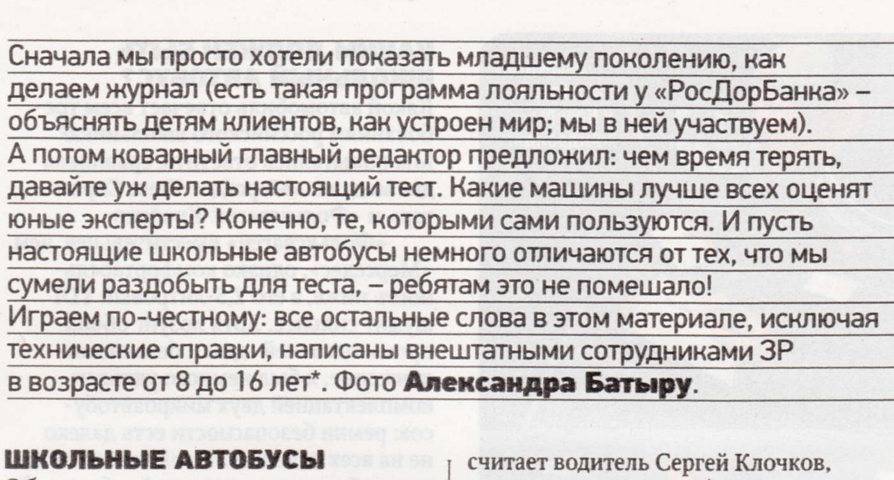
СРЕДНЯЯ ЦЕНА ТОПЛИВА И СРЕДНИЕ ЗАРПЛАТЫ В РЯДЕ СТРАН МИРА
(в 2011 году)



Я РЕБЕНОК, ЭТО МОЯ РАБОТА!



Сначала мы просто хотели показать младшему поколению, как делаем журнал (есть такая программа лояльности у «РосДорБанка» – объяснять детям клиентов, как устроен мир; мы в ней участвуем). А потом коварный главный редактор предложил: чем время терять, давайте уж делать настоящий тест. Какие машины лучше всех оценят юные эксперты? Конечно, те, которыми сами пользуются. И пусть настоящие школьные автобусы немного отличаются от тех, что мы сумели раздобыть для теста, – ребятам это не помешало! Играем по-честному: все остальные слова в этом материале, исключая технические справки, написаны внештатными сотрудниками ЗР в возрасте от 8 до 16 лет*. Фото **Александра Батыру**.



ШКОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

С большим интересом смотрю на два микроавтобуса, примерно одинаковых по размеру. Но у «Фольксвагена» посадочная формула 19+1, а у «Мерседеса» 16+1.

Первым делом залезаю в «Фольксваген». Вход-выход удобен, но салон... Сидеть вдвоем на маленьких, неудобных и жестких сиденьях, упираясь коленями в дубовый пластик, – ощущения, мягко говоря, неприятные. Но сущая каторга на задних сиденьях. От подлокотников толку никакого, они только съедают пространство.

Однако не всё так плохо. У «Крафтера» хорошая шумоизоляция и достаточно комфортная подвеска. Как считает водитель Сергей Клочков, у машины отменная обзорность и хорошее рабочее место шофера.

В «Спринтере» гораздо просторнее. Сиденья мягкие, подвеска еще комфортнее. Кое-где производители сэкономили – например, подлокотников нет, много оголенных металлических частей, – но все равно гораздо удобнее ехать именно в «Мерседесе».

Итак, «Фольксваген-Крафтер»: отличную машину портит тесный и неудобный салон.

«Мерседес-Спринтер» очень хороший автобус, правда, есть существенные недостатки: все-таки надо его оснастить кондиционером.

Александр Бгутлиашвили, 14 лет

СРАВНЕНИЕ «ФОЛЬКСВАГЕНА» И «МЕРСЕДЕСА»

«Фольксваген»

\+ Есть подлокотники, большие места, есть шторки, откидываются кресла.

– Плохая подвеска (мы прыгали – машина не шаталась), нет радио.

«Мерседес»

\+ Хорошая подвеска (мы прыгали – и машина шаталась).

– Нет подлокотников, тесно (маленькие сиденья), нет радио.

Никита Чириков, 12 лет

ЧТО ЛУЧШЕ?

Сегодня я прокатился на двух автобусах. Первым был «Мерседес», а потом «Фольксваген». Я долго думал и решил, что «Фольксваген» лучше. Он и выглядит побогаче, отделка лучше, но подвеска твердая. У «Мерседеса» подвеска мягче, но салон уступает по всему.

Даня Зеледецкий, 12 лет



*Оценки всех семнадцати экспертов – на сайте зарулем.рф.


Эксперты за работой: у Валеры – «Андроид».


Куда положить вещи?

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС?

Какой автомобиль отвечает всем требованиям российского школьника? Мы попытались ответить, сравнивая две модели: «Мерседес-Бенц Спринтер» и «Фольксваген-Крафтер».

«Фольксваген» вместительнее, чем «Мерседес», однако комфортабельность ниже, а его 2,5-литровый TDI шумит сильнее. Хотя лозунг обоих производителей един – безопасное движение, я был немного удивлен комплектацией двух микроавтобусов: ремни безопасности есть далеко не на всех сиденьях. В салонах не обнаружил багажных отделений – большой минус. В «Крафтере» мне понравилось, что есть шторки подлокотников, спинки сидений откидываются, потолок высокий. А говоря о минусах, хочу отметить малую ширину прохода между сиденьями. В микроавтобусе большое количество пассажирских мест, но втиснули их за счет расстояния между креслами. Сидеть тесно, ноги упираются, а на последнем ряду и вовсе совершенно невозможно: наверное, он был задуман как багажный отсек.

«Мерседес» с первой минуты блистает дизайном, он консервативен и выдержан в фирменном стиле. Однако внутри становится понятно, что не все так гладко. Нет подлокотников, не регулируются сиденья. Хочется отметить простор в ногах, широкий проход, большие окна. Если нужна максимальная вместимость, отличный выбор – «Фольксваген». Если вы стремитесь получить комфортное путешествие, при этом пожертвовав пятью местами, берите «Мерседес». В заключение хочу сказать, что у каждого микроавтобуса есть свои плюсы и минусы.

Гриша Никифоров, 15 лет

Я, КАК ШКОЛЬНИЦА, РЕКОМЕНДУЮ

В воскресенье в солнечный день я поехала в редакцию «За рулем». Нам объяснили, что мы будем делать. Потом мы поехали в «Мерседесе», и там было удобно, но там не было перил. Еще мне понравилось, что в нем много места. Потом нас пересадили в «Фольксваген», и там было просторно и красиво. И кресла удобные. Я рекомендую всем школам приобрести «Фольксваген», всем детям и взрослым хватит места.

Елизавета Чирикова, 9 лет


«Мерседес» просторнее «Фольксвагена».

«Фольксваген»: тесновато, «метр восемьдесят» не помещается.

А мне места всюду достаточно!


До потолка примерно 10 см, рост 180 см.

ТРАНСПОРТ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

«Фольксваген-Крафтер» абсолютно комфортен для детей школьного возраста: удобные, мягкие кресла, просторный, хорошо освещенный салон. Уровень безопасности достаточно высок, присутствуют ремни безопасности и несколько запасных выходов. В салоне очень приятная, некричащая обивка. Создается ощущение какого-то тепла и уюта. А вот в «Мерседесе», наоборот, обивка проходит исключительно по стенам и вследствие этого возникает ощущение голого, холодного пространства.

«Спринтер», я считаю, больше подойдет для коротких маршрутов. Он не отличается особым уютом и комфортом. Сиденья достаточно жесткие и нефункциональные (не откидываются, не регулируются), на таких вряд ли удобно сидеть дошкольникам.

Но и плюсы есть: салон быстро нагревается (на 5–10 минут быстрее, чем в «Фольксвагене»), вентиляция здесь лучше.

В итоге хочу сказать, что «Крафтер» – прекрасный вариант для школьных поездок и доставки детей в школу, поэтому выбор я делаю именно в его пользу.

Анна Васина, 15 лет

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОБУСАМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ (выборочно)

Места для сидения – только обращенные вперед по ходу автобуса.

Над окнами обязательны полки для мелких вещей, причем их конструкция должна гарантировать защиту детей от падения предметов.

Рабочее место водителя не разрешается отделять от пассажирского помещения глухой перегородкой.

Сиденья должны быть оборудованы удерживающими устройствами, которые представляют собой совокупность поясного ремня безопасности и устройств регулирования и крепления.

Максимальная скорость не должна превышать 60 км/ч. Автобус, максимальная скорость которого превышает 60 км/ч, должен быть оборудован УОС (устройство ограничения скорости).



Опасно при резком торможении! Зато в «Крафтере» удобные подлокотники.

Выпусти меня, тяжелая дверь!

Вещь, в школьном автобусе необходимая.

От солнца не спрячешься.

А водителем у нас был главный редактор.

КТО ДЕРЖАЛ ЭКЗАМЕН

И «Фольксваген-Крафтер», и «Мерседес-Бенц Спринтер» родились фургонами, а в автобусы их превратили в Нижнем Новгороде усилиями компаний «Артан» и «Луидор». Машины очень близки конструктивно (немецкие фирмы выпускают их в партнерстве), но наши переделывали их по разным лекалам: длинный «Крафтер» позиционируют в бизнес-классе, средний «Спринтер» выполнен как маршрутное такси. У обоих автобусов база 4325 мм, 6-ступенчатая коробка, высокая крыша и задний привод. «Мерседес»: вместимость 16+6+1 человек, дизельный двигатель 2,1 л/150 л.с. «Фольксваген»: вместимость 19+1, удлиненный задний свес, дизель 2,5 л/163 л.с.

Счастливого пути!

РОЗА МИРА



«Мицубиси-Фузо» (яп. «фузо» – роза) имеет заводы по всему миру. На одном из них, в Набережных Челнах, где собирают модель «Кантер», побывал **Андрей Сидоров**.

Первую поездку по России «кантеры» совершают железной дорогой. Время от времени в Набережные Челны приходит состав с Дальнего Востока с сорокафутовыми морскими контейнерами. В них машинокомплекты, которым у нас предстоит превратиться в грузовики. Но это произойдет чуть позже, а в Челнах на заводе «Фузо КамАЗ Тракс Рус» из них соберут лишь «шасси с кабиной грузового транспортного средства». Впрочем, «на заводе» – сказано слишком громко. По сути, это единственный, пусть и огромный, сборочный цех, в котором лишь собирают воедино то, что приходит из Японии в ящиках. Сами ящики, кстати, тоже идут в дело – гофрированные щиты из оцинковки охотно покупают дачники.

Из довольно обширной гаммы для сборки в России пока отобрали только модель FE85D последнего, седьмого поколения, полной массой 7,5 т. У «Мицубиси» 15 сборочных заводов. В Россию идет так называемый чилийский вариант. У него благодаря увеличенным лонжеронам и толщине проката самая прочная рама, а задняя подвеска аналогична той, что стоит на более тяжелой модели «Файтер». Иначе говоря, вариант, максимально приспособленный для наиболее тяжелых условий. Локализация производства минимальна – шины «Кама-218», антифриз да тормозная жидкость.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Fuso Canter FE85D

Размеры: длина×ширина×высота, мм	7565×2135×2250
Колесная база, мм	4470
Масса снаряженная/полная, кг	2690/7500
Максимальная скорость, км/ч	104
Максимальный преодолеваемый подъем, %	39,5
Радиус поворота, м	7,8
Топливо/запас топлива, л	ДТ/100

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Mitsubishi 4M50-7AT7, Евро-3, с наддувом, P4, 4,9 л, 110 кВт/150 л.с. при 2700 об/мин, 471 Н·м при 1600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – листовые рессоры с амортизаторами; тормоза – барабанные, с двухконтурным гидроприводом, антиблокировочной системой, системой распределения тормозных сил и вакуумным усилителем; шины – 225/75R16C.

НАША СПРАВКА

Марка «Мицубиси Фузо» появилась в 1932 году и предназначалась для грузовиков и автобусов концерна «Мицубиси». В 1970 году автомобильное отделение «Мицубиси хэви индастриз» было преобразовано в «Мицубиси моторс корпорейшн» (ММС), а год спустя начало сотрудничать с американской компанией «Крайслер». В 2000 году после объединения «Крайслера» с немецким «Даймлером» к последнему перешло 34% акций ММС. Сегодня компания носит название «Мицубиси Фузо трак энд бас корпорейшн», а «Даймлер» – ее владелец. В 2009 году последний приобрел 11% акций ОАО «КамАЗ», было подписано соглашение с «Мицубиси Фузо корпорейшн» о создании СП «Фузо КамАЗ Тракс Рус». В апреле 2010 года в Набережных Челнах собрали первый «Мицубиси-Кантер».

Ну, разве что еще вакуум – для усилителя тормозов его готовит из нашего воздуха японский шиберный насос. Правда, в апреле собираются освоить клепку рамы, а чуть позже – топливные баки на 150 л, с электроподогревом.

ДВИГАТЕЛЬ

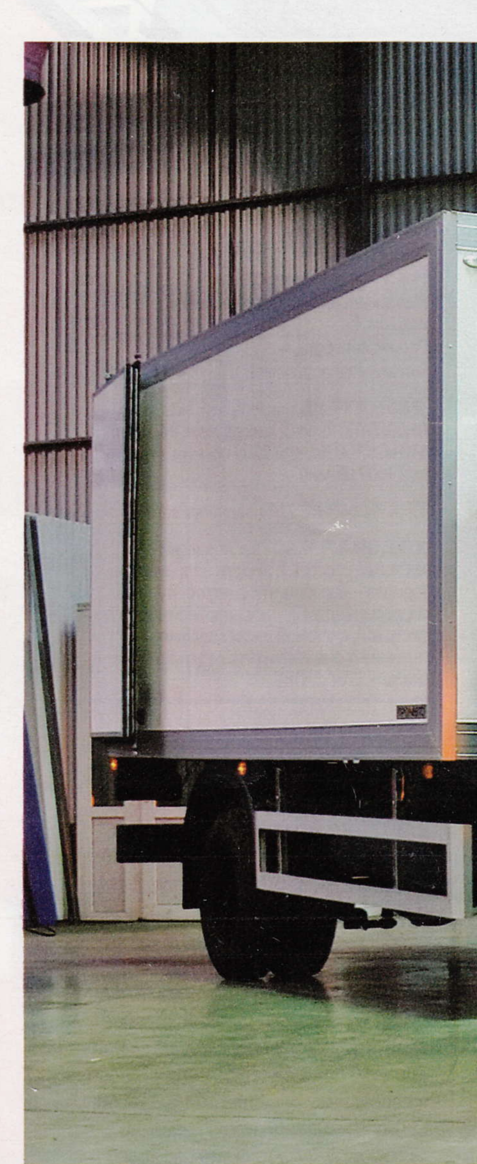
«Мицубиси 4D50-7AT7» – настоящий грузовой дизель с приводом ГРМ шестернями от переднего носка коленвала и двумя распредвалами

в алюминиевой головке блока (с четырьмя клапанами на цилиндр). Два распредвала – изюминка конструкции, редко встречающаяся у дизелей коммерческого назначения. А есть еще зернышко изюминки – два балансирных вала! На рядных «четверках» с объемом цилиндра чуть больше литра (размерность мотора 114×120 мм) такую заботу о снижении вибраций встретишь нечасто. Гильзы сухие, что практически исключает их кавитационное разрушение, а заодно снижает внешний шум: более жесткая конструкция меньше вибрирует. Система питания – электронно-управляемая «коммон рейл» с трехпорционным впрыском топлива, производства «Бош». Соответственно нет трескучего ТНВД и позвякивающей муфты опережения впрыска. Возможно, поэтому мягкость работы челнинского «Фузо-Кантер» бросается в уши – хоть промороженный после ночной стоянки, хоть прогретый, мотор работает мягко и тихо.

Нормы Евро-3 этот мотор одолевает рециркуляцией отработавших газов EGR (Exhaust Gas Recirculation) с их жидкостным охлаждением и турбокомпрессором с регулируемой турбиной. Для Евро-4, когда его введут в России, установят сажевый фильтр, а с приходом к нам Евро-5 планируют оснащать машину двигателем разработки «Ивеко» с коробкой передач ZF. Но пока это время не наступило, «Кантер» имеет некоторое конкурентное преимущество – коллеги, поспешившие за экологией, обратного хода уже не дадут (предыдущие модели сняты с производства) и вынуждены делать более дорогие моторы.

ТРАНСМИССИЯ

«Мицубиси Фузо трак энд бас корпорейшн» располагает собственным производством механических коробок передач и ведущих мостов. Если вы встретите «Кантер» с роботизированной КП или классическим автоматом с ГМП, то и эти агрегаты сделаны в Японии – компанией «Айсин Сейки». Она входит в концерн «Тойота», а ее сцепления и коробки передач пользуются большим спросом у многих японских, корейских и даже американских автозаводов. Машину, собранную в Челнах, комплектуют только шестиступенчатой механической коробкой.



Задний мост – гипоидный, с единственным передаточным числом 5,714. Зато есть самоблокирующийся дифференциал.

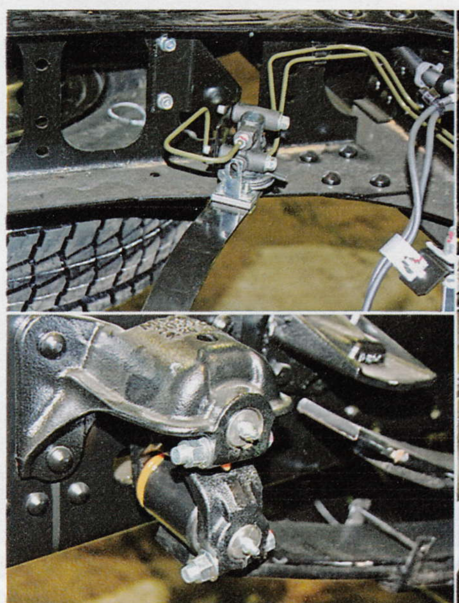
ХОДОВАЯ

Рама – лонжеронная лестница с уменьшающейся спереди высотой профиля. Поскольку в модельном ряду «Кантера» автомобили с семью вариантами базы, от 2500 до 4470 мм, делать рамы разной длины да еще с переменным сечением спереди и сзади было бы дорого. Высота лонжеронов в середине 226 мм, ширина полки 70 мм, толщина 6 мм.

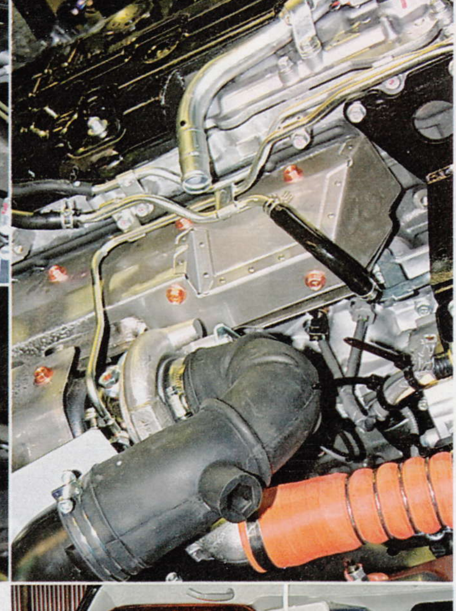
Однако в Челнах коротышей не собирают, вариантов базы всего четыре: 3410, 3870, 4170 и, самая длинная, 4470 мм. На такую легко становятся шестиметровый фургон или бортовая платформа – один из наиболее востребованных перевозчиками размеров. При этом сохраняется достаточная маневренность машины: благодаря

«Колдун» помогает точнее отслеживать момент блокировки колес.

Вентиляция картера открытая – требования Евро-3 для грузовиков это допускают.



Рессоры на пальцах с пресс-масленками. Они хоть и требуют периодической смазки, но работают точнее и служат дольше сайлентблоков.





При подкраске царапин и сколов, неизбежных в производстве, используется горячая сушка эмали.



большим углам поворота колес радиус разворота у самой длинной всего 7,8 м.

Привод барабанных тормозов с автоматами регулировки зазоров – двухконтурный гидравлический, с антиблокировочной системой, вакуумным усилителем и, чего не встретишь на легковых автомобилях, регулятором тормозных сил на заднем мосту. Необходимость в «колдуне» вызвана существенной разницей в массе порожнего автомобиля и груженого. При собственной массе шасси чуть более 2,6 т грузоподъемность – почти 5 т! Заметим, кстати, что КамАЗ-4308 при той же грузоподъемности и назначении (развозной, по сути, грузовичок) весит около 4,5 т. И пусть он на 10% дешевле, покупатель все чаще выбирает современную и эффективную машину – портфель заказов на «Кантер» заполнен на два месяца вперед. А в перспективе собираются освоить сборку «Файтера». Его полная масса 12 т, из них шасси – всего 4 т. ЗР

АГРАРНАЯ ПАРТИЯ

ГАЗ приступил к испытаниям сельскохозяйственных автомобилей «Ермак». **Константин Закурдаев** протестировал и сфотографировал их в родных полях.

Ехавший передо мной «Ермак» вдруг неожиданно свернул с проселочной дороги и лихо понесся прямо по распаханному полю. Я посмотрел на сидевшего рядом заводского испытателя: у нашего автомобиля, в отличие от идущего впереди, нет полного привода – не закопаемся? Но заводчанин одобрительно кивнул. Что же, выкручиваю руль, газ в пол. «Ермак», перемахнув небольшой кювет, устремляется на присыпанную снегом пашню. Через минуту мы поравнялись с полноприводником, затем оставили его позади. Секрет прост: у моей машины привод лишь на задние колеса, зато полная масса всего 3500 кг против 6000 кг у грузовика с колесной формулой 4×4.

Горьковский автозавод показал сразу две базовые версии «Ермака». Первая, 3,5-тонная, по сути – сельский вариант «Газели», предназначенный для небольших фермерских хозяйств. Шеститонный же грузовик встанет на ступеньку ниже серийного ГАЗ-3309 полной массой 8 т. Обе машины создавали в первую очередь для села.

Поскольку крестьяне (впрочем, не только они) грузят в кузов, сколько поместится, а дороги на селе еще хуже городских, в конструкцию «ермаков» заложили высокий запас прочности. Например, полуторка (грузоподъемность 1500 кг) получила доработанные подвеску и мосты не от «Газели», а от более тяжелого ГАЗ-3309. Естественно, разработчики думали и о настоящем бездорожье. Развесовка по осям оптимальная, клиренс – 200 мм, увеличены ходы подвесок, колеса односкатные, больше стандартных газелевских.

Полноприводник грузоподъемностью 2000 кг оснастили раздаткой



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	«Ермак» ГАЗ-331ХХ	«Ермак» ГАЗ-332ХХ
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Колесная формула	4×2	4×4
Тип кузова	бортовой с краном-манипулятором	самосвальный
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5290/2165/2375/2900	5870/2160/2435/3310
Грузоподъемность, кг	1500	2000
Дорожный просвет, мм	200	210
Снаряженная/полная масса, кг	2775/3500	3775/6000
Минимальная скорость, км/ч	3,6	
Максимальная скорость, км/ч	110	90
Средний расход топлива, л/100 км	12	17
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	дизельный
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	2,8	3,8
Мощность, кВт/л.с.	88/120	112/152
Крутящий момент, Н·м	297	491
Коробка передач	М5	
Размер шин	9,5R17,5	6,75R19,5

Полуторатонный «Ермак» с краном-манипулятором неплохо ведет себя на бездорожье.



Среди прототипов «Ермака» с задними ведущими колесами уже есть и цистерна.

и мостами ГАЗ-3308 «Садко». Для подключения передних колес и перехода на пониженный ряд трансмиссии не пришлось наваливаться всем телом на рычаги – достаточно нажать кнопку. Кроме того, в отличие от «Садко» и ГАЗ-3309, у которых гидропневматическая тормозная система, «Ермак» получил современную и более надежную пневматическую.

Кабина для «сельхозников» заимствована у «Валдая». Она просторнее и современнее «газоновской», позволяет разместиться втроем. Капот и передние крылья прототипов изготовлены из композитов, но на серийных машинах будут стальные. Важно, что рабочее место водителя расположено в пределах колесной базы. Путешествие по пашне наглядно показало: при подобной компоновке трясет и болтает меньше, чем, скажем, в установленной перед двигателем кабине опытного сельскохозяйственного «Урала-432065», протестированного на этом же поле.

Дизели «ермаков» импортные. Грузовик полной массой 3,5 т получил такой же, как и у «Газели», 2,8-литровый «Камминс», а среднетоннажный – мотор рабочим объемом 3,8 л. Под капот шеститонного «Ермака» собираются ставить и отечественный ЯМЗ-534, а в качестве альтернативы коробке передач ZF будут использовать агрегат, выпускаемый Горьковским автозаводом. Утверждают, что широкое использование в конструкции «Ермака» комплектующих от других моделей позволит сделать цену доступной даже для сельских заказчиков. Но узнаем ее еще не скоро – производство обещают начать года через два. Тогда и цены на аграрную продукцию будут иными. ЗР



Интерьер – как у «Валдая», но рычаг коробки передач перенесли на центральную консоль.



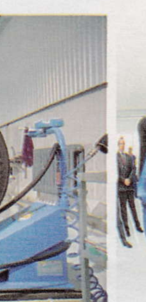
Полноприводный «Ермак» с самосвальным кузовом трехсторонней разгрузки.

СТО ШИН

Что такое «СТО Шин»? Это вовсе не 100 покрышек, а станция их техобслуживания. В данном случае обслуживание заключается в восстановлении по технологии фирмы «Бриджстоун» на новом (и первом в России) предприятии, открывшемся в Нижнем Новгороде. Его производительность – 15 000 шин в год, размеры выпускаемых в новую жизнь грузовых покрышек – от 17,5 до 22,5 дюйма.

Предприятие работает по франчайзинговой схеме, используемой фирмой «Бандаг» (входит в группу «Бриджстоун») на более чем 800 подобных заводах, которые разбросаны по всему миру.

Теперь и российские автопредприятия смогут в полной мере оценить экономию затрат на шины и эксплуатацию своих грузовиков.





НА ЖИДКОМ МЕТАНЕ

У нас понятия «сжиженный газ» и «метан» не совпадают. Первый получают из относительно дорогого пропана, второй потребляют в сжатом виде. А в Швеции решили использовать для магистральных грузовиков сжиженный метан: его помещается в баллон намного больше. Другое дело, что сам баллон должен не только быть очень прочным, но и обладать теплоизолирующими свойствами: жидкий метан кипит при очень низкой температуре (около –160 °С). Тем не менее в стране открывается все больше таких криогенных заправочных станций для специальной серии грузовиков «Вольво-FM» с 13-литровым двухтопливным двигателем – метан-дизельным. А вскоре к ним добавятся недавно представленные в Стокгольме двухтопливные тягачи серий FL и FE.



АПЕЛЬСИНЫ – ПАЛЕТАМИ

Пикап «Фольксваген-Амарок Сингл Кэб» потерял пару дверей и три пассажирских места, зато приобрел большую грузовую платформу. Там разместятся две европалеты с грузом и еще останется 600 мм свободной длины. Площадь кузова составляет 3,57 м². Кабина стала... просторнее. По крайней мере, для водителя и пассажира: их сиденья получили больший диапазон регулировок, а за спинками размещен дополнительный багажник.

Усиленная задняя подвеска позволила увеличить полезную нагрузку до 1248 кг. Стандартно устанавливают электронную блокировку заднего дифференциала, но можно заказать и механическую.

Из средств безопасности доступны электронная система стабилизации (ESP) и четыре эйрбега.

Удивительно, но и для такой утилитарной версии предлагают стайлинг-пакет.



ЭЛЕКТРОШОК

Общественный транспорт российской столицы должен в перспективе перейти на электротягу, решили в правительстве Москвы. Рассматриваются варианты электробусов (им, в отличие от троллейбусов, не нужны провода). Версия завода «Тролза» (город Энгельс) сейчас дорабатывается: пока не решен вопрос с отоплением салона зимой. Китайский электробус на литиево-ионных батареях не смог пройти без подзарядки обещанные 400 км, к тому же масса его аккумуляторов около 6 т, то есть весят они больше, чем перевозимые пассажиры. Высока и цена: 13–14 млн. руб. против 8–9 млн. у троллейбуса. Еще один затратный проект – экобус: его газовая турбина приводит электрогенератор, питающий электромоторы. А вот троллейбусы с автономным запасом хода в 10 км уже закупают. По словам Николая Лямова, заместителя мэра по вопросам развития транспорта и дорожного строительства, они смогут «самостоятельно объехать брошенную поперек улицы машину».

ЗАГАДОЧНЫЕ ГОСТИ

В суперфинале Гонки звезд «За рулем» поедут кроссоверы «Рено-Дастер». Кто окажется за рулем этих машин? Размышляют **Вадим Крючков** и **Сергей Зиновьев**.

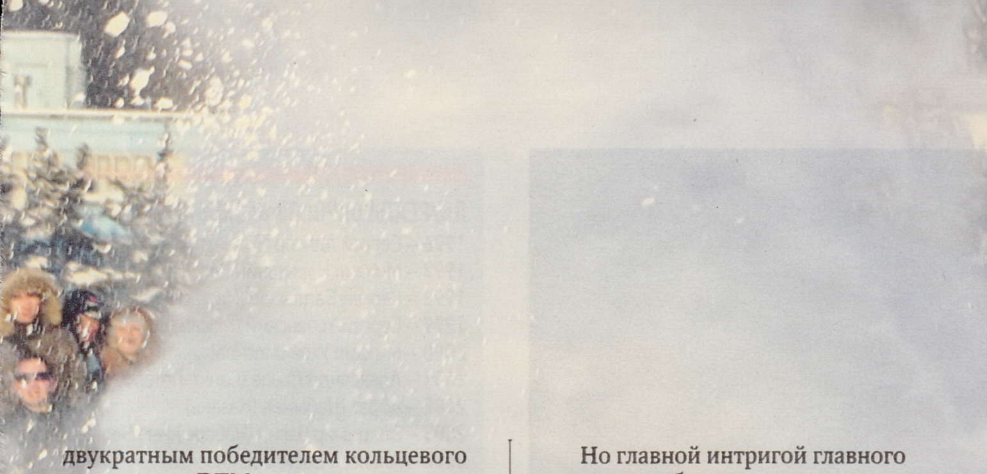
Перед рождественскими каникулами «Лотос Рено F1» объявила своих пилотов на следующий сезон: Кими Райкконен и Ромен Грожан. Как видим, Виталия Петрова среди них, к сожалению, нет. Это породило вопрос: кто же будет представлять «Рено» на Гонке звезд? Ведь в предыдущие годы французская фирма неизменно выставляла на старт действующего гонщика команды Формулы-1.

Разумеется, у редакции ЗР есть свои пожелания, и мы их высказали. Однако окончательного решения придется еще немного подождать. Затруднения нашего партнера понять можно: выбор велик. Ведь «Рено» поставляет моторы и чемпионской команде «Ред Булл», а значит, может рассчитывать также на ее пилотов. Тем более что австрийский производитель напитков тоже в числе спонсоров нашей гонки.

В процессе поиска подходящей кандидатуры упоминался четырехкратный чемпион мира Ален Прост. Француз-ветеран неплохо подготовлен к ледовым условиям, поскольку прошлой зимой выступал в зимней серии «Андрос Трофи» за рулем... «Рено-Дастер»! Кстати, о «Дастере»: спортивная версия новинки дебютирует в России 23 февраля на дорожке московского ипподрома.

Упомянем еще одно звездное имя – Матиас Экстрём. Намерение делегировать шведа на Гонку звезд «Ред Булл» озвучил, но пока не подтвердил. Экстрём – очень серьезный соперник. До того как стать





двукратным победителем кольцевого чемпионата DTM, много выступал в ралли на уровне чемпионата мира, наилучшего результата добился на зимнем этапе в родной Швеции. В качестве альтернативного варианта «Ред Булл» рассматривает Дэвида Култарда. Знаменитый шотландец выступал на нашей Гонке звезд два года назад – и, пусть не выиграл в споре с Виталием Петровым и Фирдаусом Кабировым, оставил сильное впечатление!

Но главной интригой главного гоночного события зимы, конечно, остается судьба хрустальной шины. Четыре пилота выйдут на старт Гонки звезд «За рулем» в ранге ее двукратных победителей. У каждого есть шанс одержать третью победу – и тогда переходящий приз обретет постоянного владельца. А нам на будущий год придется учреждать новый. Знаете, почему-то ужасно не хочется расставаться с хрустальной шиной. ЗР



ДЛЯ НАШИХ ДОРОГИХ ЗРИТЕЛЕЙ

- ГОНКА ЗВЕЗД «ЗА РУЛЕМ» СОСТОИТСЯ 23 ФЕВРАЛЯ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ МОСКОВСКОМ ИППОДРОМЕ. БЛИЖАЙШАЯ СТАНЦИЯ МЕТРО – «БЕГОВАЯ», ОТ НЕЕ НЕДАЛЕКО, ПЕШКОМ МИНУТ ДЕСЯТЬ
- СТАРТ ОТБОРОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ – В 13.30
- СТАРТ ФИНАЛЬНЫХ ЗАЕЗДОВ – ОРИЕНТИРОВОЧНО В 15.00
- СТОИМОСТЬ ВХОДНЫХ БИЛЕТОВ – 450 РУБ. ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ, ДЕТИ ДО 10 ЛЕТ – БЕСПЛАТНО

Просим не приносить с собой водку и подобные ей напитки, на трассе и без них будет чем насладиться. Предстоит грандиозное сражение, жарче, чем в прошлые годы. Но лучше одеться потеплее. С нетерпением ждем наших дорогих читателей и всех болельщиков автоспорта, мы, как и наши спортсмены, поверьте, не разочаруем вас.

Знаете, от чего гонщики испытывают самый сильный душевный подъем, после которого бросаются в безрассудную атаку даже самые опытные и острожные? Зазевавшийся соперник, отыгранная на старте позиция, пнувший в бампер спотрсмен? Нет. Мощная и шумная поддержка трибун. Приходите, пилотам необходимы аплодисменты, рев дуделок, плакаты и флаги. Они отблагодарят вас красивым зрелищем.

Регламент и точное расписание заездов Гонки звезд «За рулем» выложено на сайтах http://race.zr.ru и http://www.zr.ru/events/stars







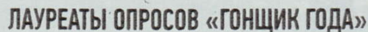
САМЫЙ ЮНЫЙ

Подводим итоги традиционного опроса спортивных журналистов.

Даниил Квят фигурировал в списке лучших гонщиков страны еще два года назад, когда стал призером чемпионата Европы по картингу. За это время он повзрослел и перешел в гонки формул. После не особо броского сезона в Формуле-БМВ перебрался в Формулу-«Рено 2,0» и сразу же стал в ней одной из главных звезд. Победы, подиумы, итоговые призовые места в двух турнирах – в Евросерии и чемпионате Северо-Западной Европы.

Этого оказалось достаточно, чтобы склонить мнение жюри в свою пользу. Большинством голосов Даниил Квят признан лучшим российским пилотом 2011 года. Таким образом, 17-летний уроженец Уфы, ныне проживающий и учащийся в Риме, стал самым молодым лауреатом нашей традиционной премии.

Что еще о нем известно? Предстоящий сезон проведет в Формуле-«Рено 2,0» в статусе главного фаворита, знает четыре языка, ставит перед собой цель пробиться в Формулу-1 и планирует стартовать в основном составе «Гонки звезд «За рулем». ЗР



ЛАУРЕАТЫ ОПРОСОВ «ГОНЩИК ГОДА»

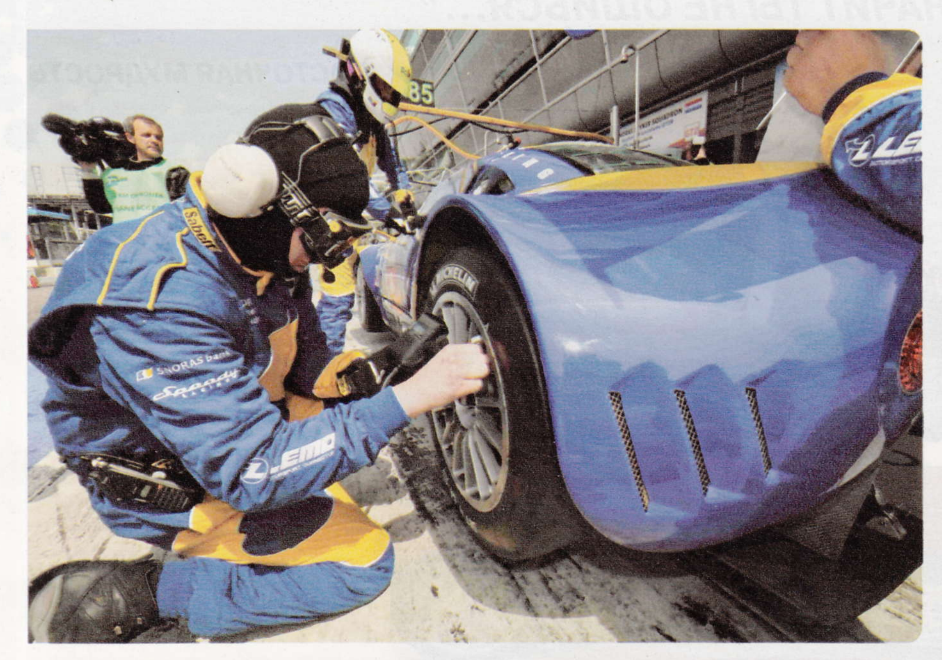
1996 – Сергей Алясов (Тольятти)
1997 – Михаил Нарышкин (Москва)
1998 – Сергей Балдыков (Ижевск)
1999 – Сергей Успенский (Москва)
2000 – Михаил Ухов (Москва)
2001 – Александр Львов (Санкт-Петербург)
2002 – Айрат Шаймиев (Казань)
2003 – Владимир Чагин (Набережные Челны)
2004 – Алексей Васильев (Москва)
2005 – Виталий Петров (Выборг)
2006 – Алексей Дудукало (Москва)
2007 – Евгений Вертунов (Москва)
2008 – Кирилл Ладыгин (Екатеринбург)
2009 – Фирдаус Кабиров (Набережные Челны)
2010 – Виталий Петров (Выборг)

ИЗ КОГО ВЫБИРАЛИ

Главные российские чемпионаты – кольцевой и раллийный – пребывали в далеко не блестящем состоянии, конкуренция в них была невысока. Поэтому в центре внимания оказались пилоты, добившиеся явных успехов за рубежом: Виталий Петров, вошедший в Формуле-1 в десятку сильнейших, Леонид Новицкий – победитель Кубка мира по ралли-рейдам, Тимур Тимерзянов – вице-чемпион Европы по ралли-кроссу, юные призеры различных формульных серий Сергей Афанасьев, Даниил Квят, Сергей Сироткин.

КТО ВЫБИРАЛ

В состав жюри вошли спортивные обозреватели изданий «За рулем», «Авторевю», «5 колесо», «Семь верст», Rally&Russia: Станислав Шустицкий, Никита Гудков, Василий Костин, Андрей Клещев, Юрий Тюрин, Антон Борисенко, Владимир Легинский, Вадим Крючков, Сергей Зиновьев, Вячеслав Субботин.



ФОРМУЛА СПОРТА

Уход «Мишлена» из Формулы-1 в свое время породил множество кривотолков. Споры не утихают до сих пор. Что связывает «Мишлен» и автоспорт, выяснял **Сергей Мишин**.

История «Мишлена» тесно связана с автогонками. Более того, компания считает, что своим развитием обязана собственным спортивным успехам.

Экспансия шин «Мишлен» началась еще в 1891 году с победы Шарля Террона в велогонке Париж – Брест – Париж. Он первым поставил на свой велосипед более легкие и комфортные «съемные пневматики «Мишлен», позволившие на дистанции 1200 км на девять часов (!) обогнать ближайшего соперника, катившего на традиционных для того времени массивных резиновых шинах, прозванных костотрясами. Компания утверждает, что именно благодаря этому успеху ее доходы за короткое время выросли вчетверо!

Следующему этапу, уже автомобильному, положило начало участие основателей компании братьев Мишлен, Анри и Эдуарда, в гонке Париж – Бордо – Париж в 1895 году на автомобиле «Эклер». Конечно же, на пневматиках «Мишлен». Преодоление стокилометрового рубежа скорости бельгийцем Камилем Женатци на рекордном автомобиле по имени «Вечно недовольная» стало еще одним значимым событием для «Мишлена», и с 1900 года компания стала активно участвовать в европейских и мировых автогонках. Сегодня спортивная арена для нее – площадка с экстремальными условиями испытаний и совершенствования продукта.

Но вот Формула-1, по мнению «Мишлен», из реального соревнования людей, моторов и шин превратилась в шоу и правят там соответственно законы шоу-бизнеса. Для нагнетания интриги и зрелищности гонки увеличивается, например, количество обязательных пит-стопов, а потому меняются требования к шинам: они должны... быстрее изнашиваться, обязательно надо использовать два типа шин. Но такие условия вовсе не способствуют улучшению продукта. Не стало соревнования между производителями шин – нет и стимула улучшать продукцию.

Наиболее интересными гонками с этой точки зрения компания считает «Ле-Ман», где шины работают несколько этапов без замены, обеспечивая при этом безопасность и сохраняя стабильность характеристик. В классе машин LMP1 шины «Мишлен» проходят более 600 км при средней скорости выше 230 км/ч, что равносильно двум гонкам Гран-при Формулы-1 в почти таком же темпе.

«Мишлен» в ралли вернул шинам собственное имя. Для асфальта – «Пилот Спорт», для гравия – «Латитюд Кросс», а для зимних дорог – «Х-Айс Норс». В ралли-рейдах соревнуются «BF-Гудрич» и «Мишлен-XZL» для грузовиков.

Кроме того, рассматривают участие шин марки «BF-Гудрич» в дрифте. И пусть здесь от шин не требуется хорошего ресурса и высоких сцепных качеств да и совершенствованию продукта состязания такого рода никак не помогают, – для компании важно, чтобы молодежь, интересующаяся дрифтом, хорошо знала имя «BF-Гудрич». ЗР

СПОРТТОВАРЫ

Для гражданских шин «Мишлен» ставит во главу угла не единственную, пусть даже очень важную, характеристику, а баланс трех качеств: низкое сопротивление качению (помогает снизить расход топлива), высокие сцепные свойства (в первую очередь влияют на безопасность) и высокий ресурс. Все это важно и для спортивной продукции.



Чемпионат мира по ралли (WRC) – полигон «Мишлена» для совершенствования спортивных, а за ними и массовых шин.



ЗВЕЗДНАЯ ПЫЛЬ

Управление автомобилем на скользком покрытии – гоночная дисциплина, которой страстно увлечены даже самые именитые пилоты. Сквозь ледяную пыль к ним присматривался **Вадим Крючков**. Фото автора и «Шкода».

Сегодня лишь в России и Франции ледовые дисциплины автоспорта действительно массовые. У нас зимой проводят трековые гонки, у них – серию «Андрос-Трофи». В России предпочитают овалы ипподромов, а во Франции – извилистые трассы горных курортов, но это различие не принципиальное. Главное – и здесь и там ледовые баталии популярны настолько, что в них стартуют звезды первой величины. У нас на треке до сих пор выступают пилоты сборной СССР (!) Виктор Козанков, Борис Маслов, Борис Котелло. Из поколения помладше на льду тоже засветились едва ли не все международники: Кирилл Ладыгин, Виталий Петров, Михаил Алешин, Сергей Афанасьев, Алексей Дудукало и многие другие.

Если бы только у нас! Лед, судя по всему, обладает огромной притягательной силой. Французская серия шагнула еще дальше: в нынешнем сезоне появилась заводская команда, составленная только из экс-пилотов Формулы-1. Жак Вильнёв, Оливье Панис, Поль Бельмондо и Франк Лагорс объединились под знаменами «Шкоды». Причем Бельмондо и Лагорс стартуют только зимой. И всё отнюдь не по олимпийскому принципу, где главное – участие. Лагорс – трехкратный бронзовый призер серии, Панис тоже поднимался на подиум по результатам сезона и имеет в активе победы на этапах. Показатели Вильнёва и Бельмондо скромнее, но и они нацелены на борьбу за призовые места.

А с кем бороться? Да с представителем «Рено» профессором Аленом Простом – корифеем Формулы-1 и зимних гонок «Андрос-Трофи».

«Люблю агрессивный стиль езды, атакую каждый поворот. Ален же едет по льду очень мягко и, со стороны, как будто медленно. А смотрю в протокол – у него снова лучшее время круга, – сетует Лагорс. – Прост наш главный соперник, но мы с Оливье Панисом имеем не меньше шансов побороться за титул».



В ледовых гонках сезона-2011/2012 участвует новая модель «Шкоды-Фабия», подготовленная известной гоночной фирмой «Орека».

Звездная команда «Шкоды» в «Андрос-Трофи» (слева направо): Поль Бельмондо, Жак Вильнёв, Оливье Панис, Франк Лагорс.

Жак Вильнёв в ледовых баталиях всего второй сезон и не стесняется сравнивать Формулу-1 и «Андрос-Трофи»: «Скучаю только по быстрому болиду с открытыми колесами, но не по атмосфере Гран-при. На ледовых трассах другая обстановка. Вспоминал о них все лето и с нетерпением ждал зимы, поскольку мне очень понравилось управлять автомобилем в скольжении. Настолько, что даже катание на горных лыжах расцениваю теперь как тренировку к ледовым гонкам».

Точно! От наших пилотов тоже доводилось слышать подобное. Один из корифеев рассказывал, что, войдя во вкус езды зимой, даже прогулку по льду превращает в анализ цепкости покрытия с точки зрения гонок. У нас говорят: ипподром – дело скользкое. Имеют в виду: если скоротечный заезд складывается хорошо, рано расслабляться. В любой момент можешь оказаться на снежном бруствере.

Французскую трактовку изложит Вильнёв: собраться и проехать единственный быстрый круг – это одно, а вот одолеть четыре без права на ошибку – совсем другое.

В России и во Франции в ледовых гонках участвуют автомобили, созданные по разным техническим требованиям: иные моторы, подвески, тип привода, покрышки. И тем не менее чувство льда и стиль пилотирования у гонщиков разных стран очень похожи. В минувшем году пилоту, прошедшему школу «Андрос-Трофи», довелось встретиться в очном поединке с лучшими нашими спортсменами на Центральном московском ипподроме. И что же? Разницы не заметить – словно всю карьеру выступал у нас в классе N-1600.

Реальный опыт обычного водителя вернее оценишь, узнав, не сколько лет, а сколько зим он за рулем. Похоже, это правило действует и в отношении гонщиков самого высокого уровня. Звезды, познавшие прелесть льда, – корифеи в квадрате. ЗР

ПЕРВАЯ ПОПЫТКА

Виталий Петров дебютировал в ежегодной Гонке чемпионов (ROC), прошедшей в Дюссельдорфе на крытой арене. В своей отборочной группе россиянин, однако, проиграл все три встречи – Ромену Грожану, Тому Кристенсену и Себастьяну Феттелю. Впрочем, в четвертьфинал не пробились и куда более именитые пилоты. А до финала добрались Кристенсен (он одолел Дженсона Баттона и Михаэля Шумахера!) и Себастьен Ожье. Молодой раллист здесь взял верх над ветераном гонок на выносливость. При этом Ожье выступал в ROC впервые и, кстати, впервые в цветах «Фольксвагена», где получил место после увольнения из команды «Ситроена».

Кубок наций – командная гонка в рамках ROC – также сложилась для Петрова неудачно. В финале дуэт Германии Шумахер – Феттель обыграл объединенную команду Скандинавии – Кристенсена и Экстрёма.

Как обычно, всё решали парные заезды по параллельным дорожкам на одинаковых машинах. Автопарк был представлен «Ауди-R8 LMS», раллийной «Фабией», «Сирокко», традиционным багги ROC и миниатюрным KTM X-Bow.





НАЗАД В «ТУРИНГ»

Пресс-центр АВТОВАЗа сообщил, что завод весной вернется в «туринговый» чемпионат мира WTCC, где провел полный сезон-2009 с моделью «Приора». Речь пока идет об участии всего в двух этапах – венгерском и португальском. На старт выйдет «Лада-Гранта Спорт», благо она изначально сконструирована с учетом требований WTCC. Задачу ставят простую: тестирование автомобиля и подготовка к возможному участию в WTCC 2013 года уже по полной программе.

Еще одна новость: стартовая гонка Монокубка «Лады-Гранта» пройдет в первые выходные мая в рамках этапа WTCC в Будапеште, на трассе «Хунгароринг».





ЧЬЯ ОЧЕРЕДЬ?

Немецкий чемпионат ДТМ завершился безоговорочной победой «Ауди». Марка заняла первое и второе места в зачете пилотов и первое среди команд.

После ухода в Формулу-1 Пола ди Реста власть захватили старожилы серии – Мартин Томчик и Матиас Экстрём, одержавшие по три победы (в десяти этапах). Томчик был намного более стабилен, и потому его отрыв по очкам от коллеги по цеху, выступавшего на таком же «Ауди-А4», довольно велик. Звезды Ф-1 Ральф Шумахер и Дэвид Култард провели сезон довольно бледно. Не блеснул и экс-чемпион ДТМ Гэри Паффетт – ни одной победы и лишь седьмое итоговое место. Это был явно не сезон «Мерседеса»...

Нетрудно заметить, что две немецкие фирмы уже несколько лет завоевывают титулы строго поочередно. «Ауди» на будущий сезон готовит новую модель – А5. И конечно, поклонники кольца ждут обещанного дебюта заводской команды БМВ.

КАЛЕНДАРЬ

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

4–5.02 чемпионат и Кубок России (N-1600, «Национальный»), Ижевск

4–5.02 традиционная гонка (А-1600, «Классика»), Курск

4.02 Гран-при Москвы (N-1600), Москва

11–12.02 чемпионат и Кубок России (N-1600, «Национальный»), Самара

18–09.02 чемпионат России (N-1600), Курган

18–19.02 Кубок России («Национальный»), Оренбург

23.02 Гонка звезд «За рулем» (N-1600), Москва

25–26.02 чемпионат России (N-1600, финал), Раменское

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

3–5.02 чемпионат и Кубок России по кроссу (багги, легковые, УАЗы, грузовики), Истра

11.02 Кубок России по ледовым гонкам, Казань

18.02 Кубок России по ледовым гонкам, Первоуральск

18–19.02 чемпионат России по кроссу (легковые), Иркутск

23–26.02 чемпионат России по ралли-рейдам, баха «Белогорье», Белгород

24–26.02 Кубок России по кроссу (багги, легковые, грузовики), Рязань

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ DTM, итоги

1. М. Томчик (Германия, «Ауди-А4»)	72
2. М. Экстрём (Швеция, «Ауди-А4»)	52
3. Б. Спенглер (Канада, «Мерседес-Бенц С-Класс»)	51
4. Т. Шейдер (Германия, «Ауди-А4»)	36
5. Дж. Грин (Великобритания, «Мерседес-Бенц С-Класс»)	35
6. М. Рокенфеллер (США, «Ауди-А4»)	31

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ, итоги

Абсолютный зачет

1. Б. Новицкий (Киев, «G-Форс Прото»)	46,5
2. А. Желудов (Голицыно, «Ниссан-Фронтьер»)	45,5
3. Б. Вавренюк (Москва, УАЗ-31519)	35

Зачет Т2

1. А. Яськов (Коломна, «Тойота-Лендкрузер»)	28,8
2. И. Кузнецов (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)	27
3. В. Воликов (Москва, «Тойота-Лендкрузер»)	25,8

Зачет N

1. Б. Вавренюк	31
2. Е. Павлов (Тверь, УАЗ-31519)	26,5
3. Д. Черкесов (Белгород, УАЗ-31519)	12,8

СЕНТИМЕНТАЛЬНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

За рулем нового «Порше-911» **Дмитрий Федоров** не улыбнулся ни разу. Почему? Видимо, пытался разобраться, зачем из привычного «Порше-911» сделали совсем другой «Порше-911». По технической же части прошелся **Максим Сачков**. Фото **Дмитрия Федорова** и «Порше».

Gonna make a Sentimental Journey, to renew old memories.
Песня Фрэнка Синатры

УКРАДЕННЫЙ СМЕХ

«Ты выглядишь наверняка по-идиотски. Нельзя выскакивать из машины, демонстрируя нежданно свалившееся счастье. Кого волнует, что ее сделали в 1984 году, когда тебе было всего десять лет! Сдержаннее надо. Аккуратно вылезаешь, равнодушно оглядываешь автомобиль и размеренным шагом отходишь в сторону. И не ори на весь паркинг, что ты чувствуешь себя Томом Крузом из «Человека дождя». Во-первых, он там не ездил на «Порше», во-вторых, восьмидесятые в моде только на танцполе, а в-третьих, этот 911-й из того времени, когда в компании «Порше» просто не знали, как бы отделаться от чудно́го купе с мотором в заднице. Автомобиль, уже тогда жутко несовременный, пытались всячески изничтожить, а он никак не сдавался. Американцы всё покупали и покупали это нескончаемое наследие «Жука», и ничто их не могло остановить. Странный народ».

Реально странный, подтверждаю. Калифорния – это страна «Порше», важнейший потребитель крупнейшего рынка 911-х в мире. Но здесь все время приходится ехать с оглядкой: полицейские патрули встречаются гораздо чаще, чем в Европе. Нажал чуть крепче на газ, перещелкнул передачу – и тут же сбрасываешь скорость: законные 55 миль в час далеко позади.

Всё так, но машина была в кайф: жужжит, как стая адских пчел за спиной, брыкается при любом удобном случае, кряхтит, если заправленная тонким и длинным рычажком передача отправляется немного не туда, – в общем, живет и радует хозяина. Сил в жужжалке всего двести семь, но радости дарит до черта. Этот 911-й меня завел, и потом я все время оглядывался на рядок выставленных



для короткого ознакомления старых 911-х, вплоть до предыдущего поколения с индексом 997, и размышлял, какой автомобиль еще взять. Может, 964-й – последнюю попытку удержаться за воздушный оппозитник? Или 996-й – первое за тридцать с лишним лет истории модели полное переосмысление концепции, вплоть до перехода на жидкостное охлаждение?

А как же новейший 911-й, тот самый, ради которого я мчался через семь морей и две пересадки в тихую калифорнийскую Санта-Барбару? Это совсем иной «Порше» – такой, какого еще не знал. Похожие ощущения испытал девять лет назад на премьере «Кайена».

Внешне новичок, конечно, похож на всех своих предков сразу. Как мне сказали по секрету, с внешностью 911-го разрешается делать все что угодно при одном условии: не трогать переднюю часть – всемирно известную физиономию удивленного лягушонка, попавшего под каток. Разработчики вздыхают, вспоминая единственное отступление от правил – «бионические» фары модели 996: их причудливая форма позволяла без особых усилий напихать внутрь столько полезного!.. Но тот подход признан вредительским – дорогая 911-я модель не имеет права походить на дешевый «Бокстер». Овалы фар вернули уже следующему, 997-му модельному ряду.

Эх, 997-й… Я поездил почти на всех твоих бесчисленных разновидностях. Еще вчера эта модель казалась мне непревзойденным сверхмеханизмом управления человеческими эмоциями. Но сегодня она в ряду стариčков, и мне кажется, что разница между ней и машиной первого поколения, той самой, что была рождена в 1963-м и выпускалась (пусть с многочисленными изменениями) до 1989 года, гораздо менее заметная, чем при переходе от 997-й к новейшей модели под номером 991. Здесь произошел квантовый скачок, закат юрского периода.

В чем кардинальная разница? Во всем: в габаритах, увеличенной колесной базе, моторе, перенесенном ближе к центру машины, электрическом усилителе руля, внедрении системы борьбы с кренами… Да что перечислять, такого толстого пресс-релиза «Порше» я еще не видел. Если у вас это первый «Порше-911», он станет эталоном. Но если были заднемоторные «порше» предыдущих поколений, то здесь возможны самые разные варианты – в зависимости от того, собираетесь любоваться им или ездить.

ИСТОРИЯ ИГРУШЕК

Коллега, присевший на правое сиденье, любит именно ездить и поэтому без конца просит перепроверить его наблюдения: стало ли сцепление работать чуть более точно, укоротился ли ход рычага коробки, исчезли ли паразитные шумы на рулевом колесе… Словно убеждая себя: да, стало лучше, однако не настолько, чтобы менять свой 997-й на новое поколение. Подобные нюансы он знает куда лучше меня и обращает мое внимание на определенные улучшения (от голоса двигателя до звучания аудиосистемы) – с уточнениями: едва, чуть-чуть, немного.

Может, и «чуть-чуть», и «немного», и «едва» (согласитесь, трудно кардинально улучшить ходовые качества «Порше»), но я отлично помню момент: подойдя к стоянке, где стоял наш 911-й коньячного цвета, коллега попросил дозволения заглянуть в салон – и тихо замер в восхищении. Машина оказалась не из его привычного мира. Возможно, именно в тот момент в его голове и в моей синхронно заскрипела одна мелодия родом из этих обласканных богом и его последователями калифорнийских мест:

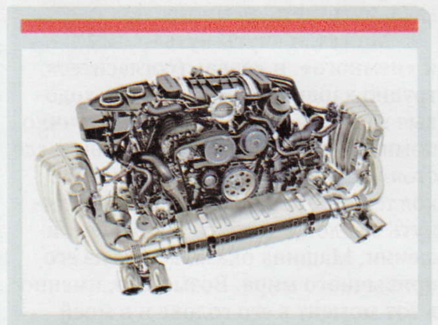


Oh Lord, won't you buy me a Mercedes-Benz?
My friends all drive Porsches, I must make amends.

В свое время Дженис Джоплин была права. Ее 356-й – прямой отпрыск простолюдинного «Жука». Даже 997-й по количеству электронных примочек еще далеко не «Мерседес». Но машина с индексом 991 совсем иной «Порше» – из эпохи «кайенов» и «панамер». Если бы это поколение 911-го появилось в 1971 году или чуть раньше, в репертуаре Дженис стало бы на одну песню меньше.

С точки зрения маркетинга это лучший «Порше-911» на свете. В нем есть всё, что сейчас полагается автомобилю премиум-класса. И протянувшаяся через салон наклонная консоль в стиле «Панамеры» безапелляционно отделяет новую эпоху 911-го от прежних времен.

997-й на этом фоне устарел в один момент. Он тесный, простенький и ни фига не гламурный. Плоские дверные панели, какая-то дурацкая россыпь клавиш на крохотной центральной консоли, минимум возможностей менять настройки силового агрегата и шасси даже в максимальной комплектации, гуляющий на неровностях руль. Тут даже ручник, представляете, приходится затягивать и отпускать самому – ужас! А звук двигателя... Какой-то он жиденький. Не то что сейчас, когда ты по желанию делаешь его более грозным одним нажатием клавиши. Тогда в дело включается мембрана, передающая по специальному каналу воздушные колебания от впускной системы прямиком в салон. И это не говоря о массе других любопытных гаджетов 991-го, вплоть до возможности наблюдать на дисплее, справа от тахометра,



ЭЙ, НА КОРМЕ!

Базовый двигатель стал меньше по объему: 3,4 л вместо 3,6 л. Но его мощность увеличилась – 350 л.с. вместо 345 – за счет более высокооборотного характера, а аппетит стал умереннее. «Шестерка» объемом 3,8 л, предназначенная «Каррере S», сохранила прежний литраж. При этом максимальные обороты выросли до отметки 7800, а вместе с ними и мощность: 294 кВт/400 л.с. Помогли новые форсунки с многоточечными распылителями, точнее дозирующие топливо, а также модернизированные воздушный фильтр и выпускной коллектор.

В среднем около 0,6 л/100 км экономит владельцу система «старт-стоп» (редкость на спорткарах); более эффективно подзаряжать батарею, терзаемую частыми пусками двигателя, помогает рекуперация при торможении. Свою лепту в экономию вносит интеллектуальное управление тепловым режимом. Суммарно все эти конструктивные изыски дали неплохой результат: расход базовой версии в смешанном цикле – всего 8,2 л/100 км.

Еще одно любопытное новшество в системе охлаждения – компактные радиаторы, расположенные по краям переднего бампера. Их изюминка – в конструкции трубок, прижатых плотно друг к другу. Теплоотвод пары основных радиаторов оказался столь эффективным, что отпала необходимость в дополнительном, центральном. Конструкторы выиграли не только в массе (около 6 кг), но и в геометрии, сделав более коротким передний свес.



Массивная центральная консоль в стиле «Панамеры» сильно изменила восприятие внутреннего мира 911-го. Из-за нее изменилась и эргономика: рычаг коробки теперь выше и ближе к рулю.



Семь ступеней – не только ради экономии топлива и снижения шума двигателя, здесь еще и чисто производственный прагматизм: ручная семиступка максимально унифицирована с роботом PDK. Даром что сцепление тут только одно.

«У всех есть, а у 911-го почему-то нет» – к последнему поколению это уже не относится. Вдобавок к заднему парктронику с акустической индикацией новая модель наконец-то получила передний, с отображением картинки на центральном дисплее.





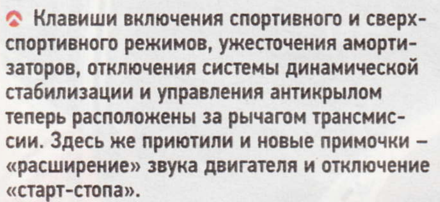
за бешено скачущими точками, обозначающими продольные и поперечные перегрузки. Но зачем это владельцу «Порше»? Бог мой, неужели он стал потакать поколению PlayStation и Need For Speed? Зачем «Порше» подростковые игрушки?

Зачем? Да просто чтобы было. Как большинство приложений для «Айфона» – почему бы их не скачать, если они предлагаются бесплатно или за символический один доллар? Куча подобных развлечений теперь есть и в 991-м, причем практически за ту же цену, какую просили за ставший неожиданно «голым» прежний 997-й. Неужели им я восхищался лишь год назад?..

Восхищался, было дело. И буду восхищаться впредь. Он чист и свят перед автомобильным алтарем. Хотя и новый 911-й, при всем его сибаритстве, великолепен именно как автомобиль.

Он идеален... и этим начинает утомлять. Я пытался придраться к электроусилителю руля, пришедшему на смену гидравлике, но вынужден был отступить. Ну да, руль стал заметно легче на парковке, но разве это плохо? Во всех остальных ситуациях я



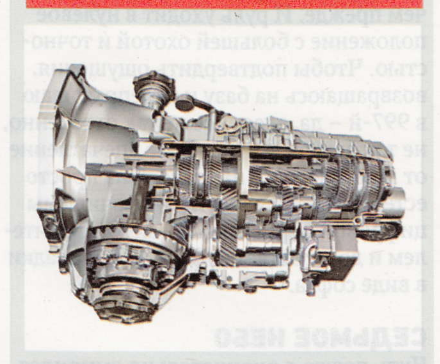


Клавиши включения спортивного и сверхспортивного режимов, ужесточения амортизаторов, отключения системы динамической стабилизации и управления антикрылом теперь расположены за рычагом трансмиссии. Здесь же приютили и новые примочки – «расширение» звука двигателя и отключение «старт-стопа».



Ряд приборов вроде такой же, как прежде, но «волшебный экран», что справа от тахометра, показывает кучу новомодной чертовщины (навигация, давление в шинах и прочие необходимые вещи), а вдобавок может позабавить водителя подсказками момента оптимального переключения передач для наилучшего ускорения или записать данные перегрузок.





ВНУТРЕННИЕ ПРЕМЬЕРЫ

Еще одна новинка: впервые на легковом автомобиле появилась семиступенчатая механическая коробка. Многие детали позаимствованы у роботизированного агрегата PDK с двумя сцеплениями. Новинка, естественно, немного тяжелее и массивнее прежней шестиступки. Зато высшая передача понижает обороты на 19%, экономя топливо и улучшая акустический комфорт. Одна из любопытных особенностей – блокировка включения седьмой передачи. Чтобы исключить ошибку, переход на нее «разрешен» только с пятой или шестой.

У роботизированной PDK появился режим движения накатом: убираете ногу с педали газа – и сцепления разъединяются, прерывая связь между колесами и двигателем. Они вновь включаются, стоит водителю нажать одну из педалей либо перейти в ручной режим переключения. Любопытно, что для безопасности трансмиссия не разъединится, если машина движется под уклон. Разработчики обещают, что нововведение сбережет до литра бензина на 100 км пробега.

Ради экономии топлива в «Порше» замахнулись даже на святое – заменили гидроусилитель руля электрическим. В теории преимущества очевидны: компактность, легкость, экономия топлива – 0,1 л/100 км. Но сможет ли он обеспечить такую же прозрачную связь с дорогой? Разработчики не только сохранили информативность, заодно уменьшив усилие на руле, но и наделили рулевое управление дополнительными функциями. Электроусилитель слегка подталкивает руль, как бы подсказывая водителю, в какую сторону его довернуть, чтобы остаться на траектории. А если тот вовремя не среагировал на подсказку, электроника сделает это самостоятельно. Переработали и кинематику передних колес, – несмотря на удлинившуюся базу, радиус поворота сравним с показателями предшественника.

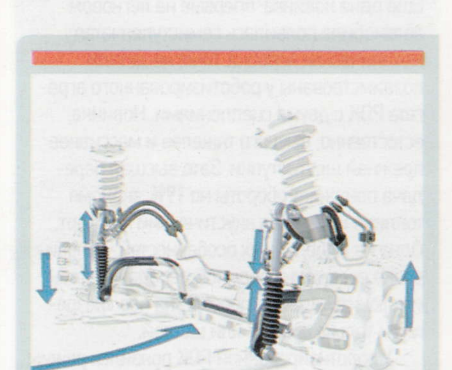
Компоновка модели немного иная: водителя и пассажира сдвинули вперед, передняя и задняя оси отступили от центра машины, а двигатель большей своей частью находится теперь внутри базы – эти изменения придают управляемости центральномоторные повадки.

чувствую дорогу и колеса куда чище, чем прежде. И руль уходит в нулевое положение с большей охотой и точностью. Чтобы подтвердить ощущения, возвращаюсь на базу и перепрыгиваю в 997-й – да, здесь все не так отточенно, не так выверено, но общее впечатление от машины хуже не стало. Она просто естественнее. Ее «шумы» не очищены цифровой обработкой, – между водителем и дорогой нет буферной прокладки в виде софта.

СЕДЬМОЕ НЕБО

Чуть позже я окончательно смирился. Собственно, а зачем искать проблемы там, где их нет? Машина-то стала реально лучше. А как это достигнуто – дело десятое. Зато она еще меньше скользит носом в быстрых поворотах, чутко и быстро ставит на место пытающуюся обогнать автомобиль заднюю ось да и вообще очень покладисто реагирует на любые твои желания. Особенно когда выбрана машина с роботизированной коробкой передач PDK. Хочешь – она будет ласковой и станет экономить топливо, размыкая сцепление при езде накатом и выключая двигатель на каждом перекрестке, а хочешь – обернется злой стервой, мгновенно перекидывающей три-четыре ступени вниз и подзуживающей тебя плюнуть на высвечиваемые на панели приборов ограничительные знаки. А между этими положениями множество других вариантов взаимоотношений с автомобилем, комбинируемых набором клавиш на той самой панамеровской консоли. При этом тебя окружает заметно меньше не нужных современному «Порше»-драйверу шумов и вибраций.

В общем, здорово, да? Но почему-то все кажется, что тебя пытаются обмануть. Против воли втянуть в некий клан или секту, обещая



НАДЕЖЕН НА ЛЮБОЙ СКОРОСТИ

На беглый взгляд, архитектура подвесок осталась прежней: спереди «Мак-Ферсон» (хотя рассматривали и другие схемы, например на двойных поперечных рычагах), сзади многорычажная. Однако практически все элементы переработали. Удлинили на 100 мм базу и расширили переднюю колею (на 46 мм для «Карреры» и на 52 мм для «Карреры S»), автомобиль стал устойчивее и послушнее. Компактные амортизационные стойки позволили снизить массу на 5,5 кг и разместить в нишах 20-дюймовые колеса. Улучшили антиклевковые свойства: при резком торможении передняя часть кузова меньше проседает. Озаботились охлаждением тормозных механизмов, направив часть воздуха из-под днища в колесные ниши. На «Каррере S» впервые установили шестипоршневые суппорты и 340-миллиметровые (на 10 мм больше, чем у предшественника) тормозные диски, сзади на всех 911-х по четыре поршня и диски диаметром 330 мм. Еще одно нововведение – электромеханический стояночный тормоз.

За аббревиатурой PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) скрывается система противодействия крену: установленные на концах стабилизаторов гидроцилиндры препятствуют наклону кузова в поворотах. Ощущение, будто едешь на карте: цельное шасси, точное управление, безграничное удовольствие.



Самые совершенные и дорогие кресла «Карреры» ничем не хуже аналогов у представительских машин. Здесь есть всё, вплоть до принудительной вентиляции. При наличии сервоприводов кресел электроподгонку получает и руль, – раньше за 911-м такого тоже не замечалось.

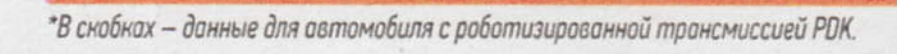


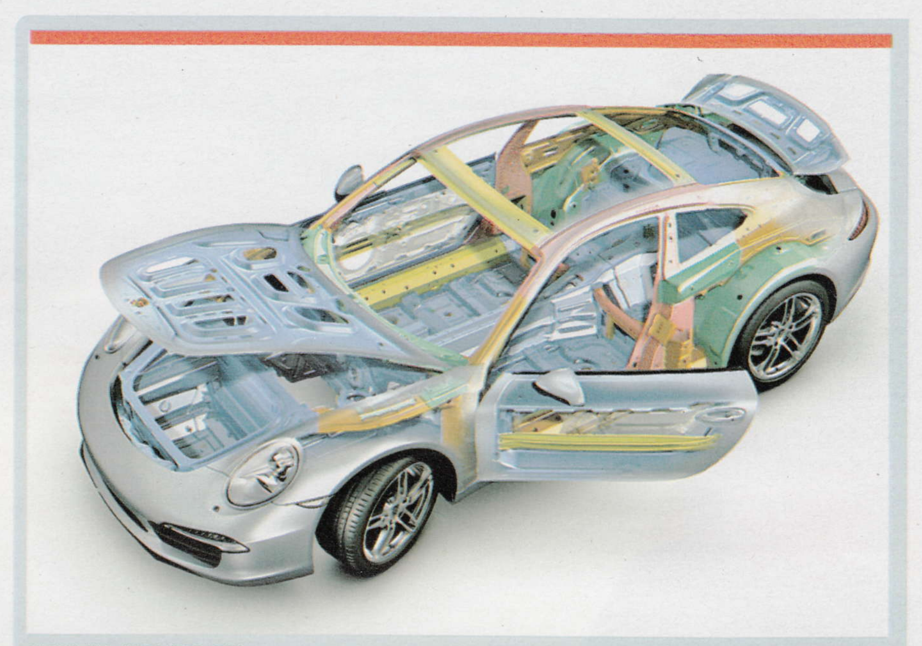
Места для ног во втором ряду стало больше аж на 6 мм. Спинки кресел теперь можно откинуть по отдельности, смоделировав багажную полку необходимой величины.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Porsche 911	
	Carrera Coupe	Carrera S Coupe
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4491/1808/1303/2450	4491/1808/1295/2450
колея спереди/сзади	1532/1518	1538/1516
Объем багажника, л	135	
Снаряженная/полная масса, кг	1380 (1400*)/1795 (1815)	1395 (1415)/1830 (1850)
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,8 (4,6)	4,5 (4,3)
Макс. скорость, км/ч	289 (287)	304 (302)
Топливо/запас топлива, л	А98/64	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,8 (11,2)/6,8 (6,5)/9,0 (8,2)	13,8 (12,2)/7,6 (6,7)/9,5 (8,7)
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	сзади продольно	
Конфигурация/число клапанов	B6/24	
Рабочий объем, см^3	3436	3800
Степень сжатия	12,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	257/350 7400	294/400 7400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	390 5600	440 5600
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	М7 (Р7)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин: спереди, сзади	235/40ZR19, 285/35ZR19	245/35ZR20, 295/30ZR20


В скобках – данные для автомобиля с роботизированной трансмиссией PDK.



КАК НА КРЫЛЬЯХ

Разработчики впервые переработали кузов настолько, что ни одна деталь не перешла по наследству. Несмотря на то что новинка прибавила в размерах, силовая структура кузова стала легче на 48 кг. Причина не только в оптимизации конструкции, но и в более активном применении легких металлов. Из алюминия выполнены почти все элементы днища и большинство наружных деталей (суммарно 44%). Например, помимо крышки багажника, которая была легковесной и у модели 997, и дверей (у предшественника – только на версии «Турбо») из крылатого металла штампуют крылья. Впервые каркас панели приборов отлили из магния. В общей сложности удалось скинуть аж 80 кг, при этом жесткость кузова на кручение повысилась на 13%. Однако полностью от стали не отказались. Ее используют в основных силовых элементах: детали передней части изготавливают методом глубокой вытяжки (17% массы), усилители дверей и передние стойки – из высокопрочных сталей (7%), а каркас крыши и центральные стойки – из боросодержащей стали, чье сопротивление разрыву достигает колоссальных 1500 МПа.



Помимо базового купе в новом семействе уже объявился кабриолет. Осенью дебютируют полноприводные версии.

райскую и беспроблемную жизнь. К примеру, зачем совершенствовать навыки вождения? За тебя все сделает умная электроника, а ты просто наслаждайся ездой и жизнью, новообращенный «Порше»-драйвер. Ведь здесь даже седьмая передача в механической коробке не только для лучшей экономичности, – есть в ее расположении некая оговорка по Фрейду. Уж больно часто, втыкая эту скорость, я касался рукой колена попутчика... Учитывая, что наибольшее количество «ручных» машин заказывают, как ни странно, американцы, я подозреваю, что в ближайшем будущем в этой стране заметно возрастет количество судебных исков за сексуальные домогательства. Или, напротив, вырастет рождаемость. Что для «Порше» только во благо. Кому когда мешали лишние клиенты? Тем более отправленные в жизнь на экономичной седьмой скорости. ЗР

МАРШРУТ СКВОЗЬ СТЕНУ

Пробег к 100-летию «Шевроле», организованный «Джи-Эм-АВТОВАЗ», соединил Иркутск с Шанхаем – именно там расположен главный азиатский офис фирмы. Загрузив «Шниву» объективами и камерами, в далекий путь пустился фотограф **Георгий Садков**.



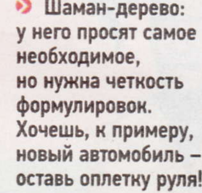
Переплывая Байкал, ощутил норов «славного моря». Честно говоря, укачало довольно сильно.

Монголы пьют не только кумыс. Во всяком случае, наши гиды готовы были варить кофе где угодно, хоть на обочине, хоть на Луне.





Иволгинский дацан. Можете поступить на тантрический факультет и самолично увидеть Хамбо-ламу Итигэлова, сидящего в позе лотоса уже 84 года.



Шаман-дерево: у него просят самое необходимое, но нужна четкость формулировок. Хочешь, к примеру, новый автомобиль – оставь оплетку руля!





В Улан-Удэ обнаружили знакомую вывеску. Как насчет авторских прав?

Не хватает таблички: «Везде».

Орлу, наверное, «Шнива» не понравилась. Во всяком случае, утащить ее в гнездо он не пожелал.





У нас была самая героическая «Шнива» – Special Edition: тут и тягово-сцепное устройство, и шнорхель (все знают, что это такое?), и релинги на крыше. А еще – защита заднего бампера, двигателя и редуктора переднего моста.

Кочевник сначала любопытствовал, смотрел в экран камеры, цокал языком. потом решил ее отобрать у нашего парня. Зря. Фотик остался у хозяина, мотоцикл вернули чуть погодя.



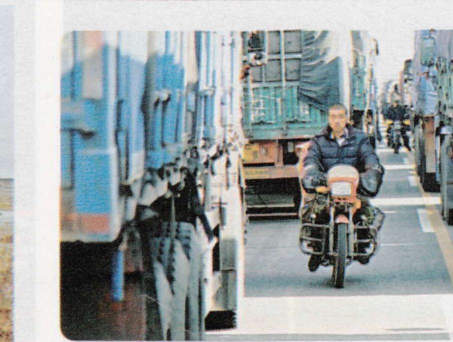


Шутки шутками, а лама монастыря Хамрын-Хийд сказал нам, что мы в северной Шамбале. Вот и подтверждение.

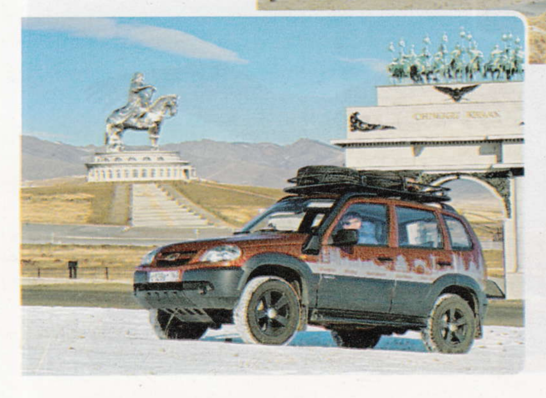
Горбатых решили объехать: вдруг они плохо воспитаны?

Приграничный китайский городок: тут и бетонные динозавры, и что-то про чайный путь. Свой Церетели найдется везде.





Самый большой памятник Чингисхану. Вряд ли такой появится в других странах, кроме Монголии.



Вообще-то, мы в пробке на платной магистрали Китая. А навстречу – эдакий фаст-фуд на мотоцикле.

Тем, кто полагает, что Китай сплошь застроен небоскребами, полезно посетить такую вот глинобитную деревню.



Ездить по Китаю несложно: получить временный номер – раз, временные же права – два, 10 000 долларов на депозит – три, сопровождающий до выезда из страны – четыре. Вот и все условия.

Городок на юге Китая: грязно, мусор, запахи... Однако люди не унывают – недовольные нам не встретились.





А вот и XXI век: Шанхай.

Такие дороги у нас вряд ли проложат и в XXII веке. Или кое-где все же появятся?

Финиш. Надпись на табло: «Привет, Нива». Матчасть мы сберегли, все счастливы. Что до меня, то я бы и обратно прокатился!



КАРТЫ, ДЕНЬГИ, ДВА СТВОЛА

Далеко не везде процесс заправки автомобиля выглядит одинаково. **Алексей Воробьев-Обухов** приглашает взглянуть на самые необычные способы пополнения запаса топлива.



В Бенине топливо трех сортов уже расфасовано по банкам и бутылкам. Главное здесь – квалификация оператора, который должен точно помнить, что именно скрыто под этикеткой «Кока-колы», а что налито вместо «Филипетти Бьянко». Аптекарь, некогда выручивший Берту Бенц, этих трудностей не ведал: у него был «просто бензин».

О таких ценах давно уже не приходится мечтать. В конце 1960-х литр бензина в Германии стоил меньше 1 дойчемарки. Более того, если водитель заправлялся самостоятельно, то получал дополнительную скидку: 2 пфеннига с литра. Рачительные немецкие домохозяйки не могли, конечно, устоять и брали пистолет в руки.

В Бразилии организовать заправку сжатым газом проще простого. Не нужно даже землю рыть, достаточно подогнать полуприцеп, полный баллонов, и соединить их с небольшим терминалом. Даже на зарплате оператора можно экономить: терминал принимает пластиковые карты вполне самостоятельно.



В середине ноября в Москве стараниями компаний «Револьта» и МОЭСК на территории бизнес-центра «Новоспасский Двор» открылась первая заправка для электромобилей. В основном это «Мицубиси i-MiEV», коих пока продано полтора десятка. В колонке две розетки: для обычной зарядки (длится 8–10 часов) и для скоростной. По оценкам специалистов, энергетический эквивалент литра бензина будет стоить около трех рублей днем и двух – ночью. Жаль только, цена самого автомобиля – без малого два миллиона.

В Голландии уже три года действуют роботизированные заправки «Танкпитстоп». Сначала с помощью присоски открывается лючок, потом двупалая «рука» отвинчивает пробку, выбирает нужный пистолет, заливает топливо, завинчивает пробку и закрывает крышку. Как, однако, робот различает, за какой именно пистолет хвататься? Всё просто: сначала владельцу надо получить RFID-метку и наклеить ее на внутреннюю поверхность лючка.





Оптовый покупатель заправляется, чтобы отвезти бензин в египетскую глубинку. При этом он не желает тратить ни капли на доставку: овес, видимо, дешевле.

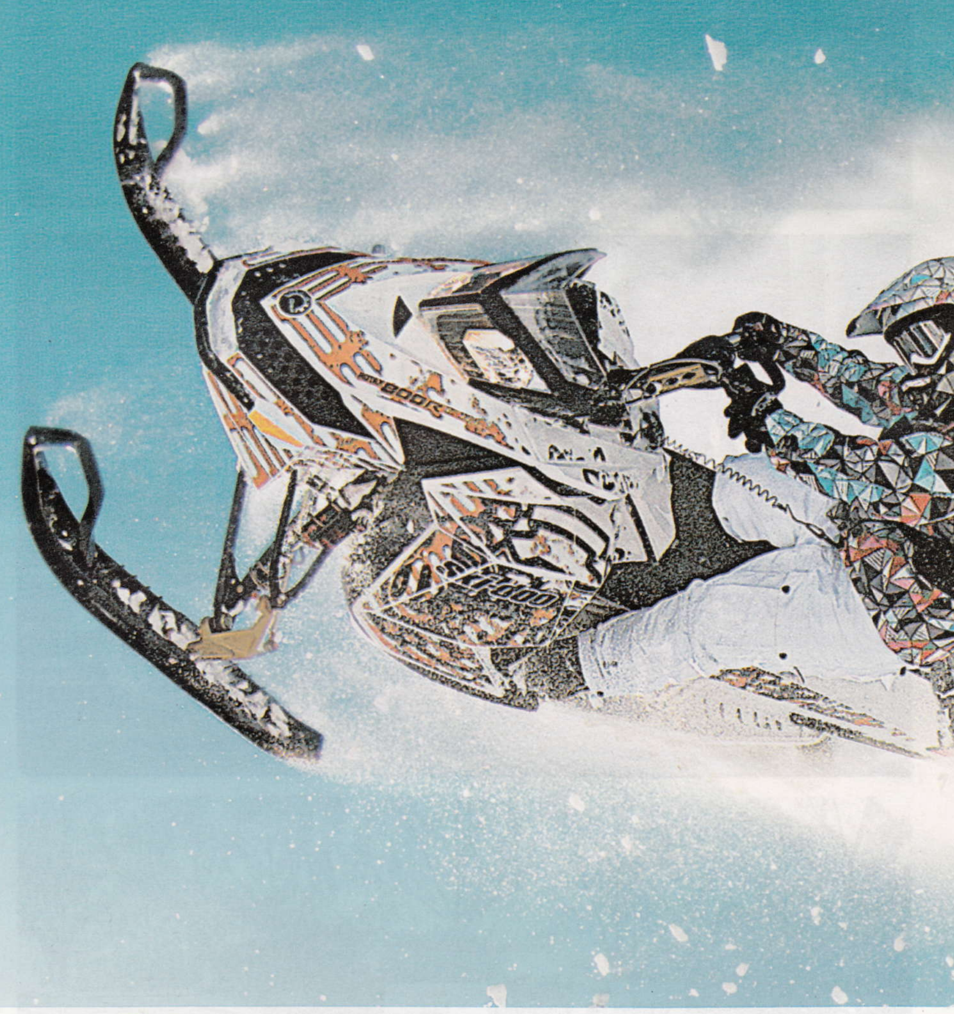
Залить жидкий водород по силам лишь твердой мужской руке. Ведь тут надо держать не пистолет – пушку! Спасибо немцам – подвязали ее стальным тросиком. Под оболочкой толстого шланга за счет непрерывной циркуляции того же водорода даже летом поддерживается адский холод. И после заправки необходимо ездить, а не стоять в гараже. Иначе за пару недель нагревающийся водород потихоньку уйдет через предохранительный клапан.





СНЕЖНАЯ ПУШКА

Насладиться скоростью зимой, почувствовав напор морозного воздуха, можно двумя способами: высунуть голову из окна автомобиля или прохватить на снегоходе. Лучше на снежике: кайфа больше. О новинках года расскажет великий спец в этом деле с ником **Coolisheff**.



Arctic Cat громче всех новинками хвастается. И не просто так, а по поводу: марка празднует 50-летний юбилей. Правда, такой же раньше отметили Ski-Doo, Lynx и Polaris, тоже ознаменовав круглые даты серьезными инновациями. Теперь пришла очередь «котов». Эти не подкачали: обновили практически весь модельный ряд, выпустив линейку горников, кроссоверов и, конечно, спортивных снегоходов. Поменялись шасси, передняя и задняя подвески, рулевой механизм, эргономика, внешность. Среди утилитарников Bearcat даже появилась модель Groomer Special, оснащенная мачтой с проблесковым маячком. Обновлений так много, что перечислять все нет места, а что-то выделять нет смысла.



Bearcat Groomer Special. Снегоход с мигалкой и сиреной. Подходит для VIP-персон.

Но вот на замену двигателей у AC сил уже не хватило – похоже, кризис все-таки сказал свое слово. Проблему решили незатейливо: на модели поскромнее переставили более мощные двигатели. В результате отличным рамам и подвескам достались моторы, не подходящие им... например, по развесовке.

Реклама компании не дает времени на размышления, грубо подгоняя покупателей: «Забери свою снежную ракету!». Но не будем строги к юбиляру. «Кошачий» праздник удался, и это главное. *Поздравляем!*

В отличие от автопрома, производители снегоходов представлены на мировом рынке всего пятью марками: американские Polaris и Arctic Cat, японская Yamaha, канадская BRP Ski-Doo и финская BRP Lynx. Российский рынок дополняет продукция ОАО «Русская механика» – модели «Буран», «Тайга» и TIKSY. Но о них сейчас молчим: об отечественном либо хорошо, либо ничего.

Снегоходы обычно делят на четыре класса: туристские – для путешествий по снегоходным трассам, утилитарные – для бездорожья и грузоперевозок, горные – для склонов и глубокого снега, спортивные – понятно, для чего. Недавно появился еще один класс – кроссоверы, сочетающие в себе проходимость утилитарников, комфорт «туристов» и динамику «спортсменов».

В России, естественно, предпочитают утилитарные снегоходы – на них приходится до 3/4 рынка, однако в последние годы выросли продажи горников. Чего-чего, а глубокого снега у нас хватает.

Lynx представил абсолютно новый супервайдтрак 69 Yeti 600 ACE, то есть снегоход со сверхширокой (60 см) гусеницей. Как пишут эксперты, он легче и маневреннее предыдущего. Для супервайдтрака 69 Yeti даже достаточно элегантен, особенно на фоне топорного дизайна его предшественников. Одновременно из модельного ряда исчез легендарный Lynx Army. Говорят, неспроста – готовится перейти на новую платформу.

Новый четырехтактный мотор Rotax 600 ACE обещает разумный расход топлива: 10 л на 100 км пути. Наверное, это не единственное достоинство 600 ACE, поскольку новый двигатель применяется во всех категориях снегоходов, от спортивных до утилитарных.



69 Yeti 600 ACE. Сверхпроходимый снегоход для героев. Героев с деньгами.

Продолжилось внутрикорпоративное соперничество подвесок Lynx и Ski-Doo в моделях-близнецах. Покупатель в замешательстве: что выбрать – спортивную финскую PPS или комфортную канадскую SC-5?

Наделавший в прошлом году много шума кроссовер Boondocker ведет себя скромно: недостатки первого сезона не остались незамеченными. Теперь, как уверяют финны, недоработки доработаны, недоделки доделаны. *Посмотрим. Зима все расставит по местам.*

Polaris Switchback. Всем хорош: мощный, стильный, навороченный… Только дешевый.

Polaris не преподнес сюрпризов – видимо, отдыхает после предыдущего юбилейного обновления. На лидерство в продажах претендуют универсальные модели Switchback – им и достались основные улучшения-2012, включая популярное шасси Rush.

Главным оружием компании остается агрессивная ценовая политика: практически у всех снегоходов «Поларис» не только цена ниже, чем у любого одноклассника, но и оснащение богаче. Как говорится в известной рекламе, «и лучше, и дешевле!». *Многие верят*.





Ski-Doo Freeride sexy. Последнее слово указывает на остроту ощущений и дизайн. Не более.

Ski-Doo, как всегда, вываливает на потребителей ворох инноваций. К 2012 году обновления коснулись практически всего: появились новые двигатели, подвески и целые модели. Горники Freeride даже выделились в отдельный класс, завлекая любителей езды, не ограниченной никакими рамками.

Как известно, любовь BRP к изобретениям порой оборачивается их сыростью. Поэтому опытные пользователи советуют покупать новинки Ski-Doo второго, а не первого года выпуска. Но если вы все-таки хотите быть самым продвинутым снегоходчиком – вперед! В конце концов, всё в этой жизни лотерея.

Впрочем, большинство инноваций Ski-Doo уже прошли обкатку в прошлом сезоне, так что сейчас канадцы сильны, как никогда. В том числе и ценами. *В плохом для покупателей смысле.*





Yamaha Viking 540 III. Старый конь борозды не испортит. Последний аргумент ветеранов.



Yamaha VK Professional. Комфортабельный аппарат для утрамбовки снега.



Yamaha Venture GT. Идеальный снегоход для путешествий по трассам. Дело за трассами.

Yamaha. С востока ветер перемен не дует уже давно. Как и раньше, локомотивом продаж Yamaha выступает старый трудяга Viking 540. Спору нет, техника добрая, проверенная. Широкая гусеница, надежный мотор, ручки с подогревом – все, что нужно непритязательному охотнику и рыбаку. И ничего, что модель 1988 года рождения – дедушка современных снегоходов. Зато у ветерана скромная цена: 300 тысяч рублей (все-таки еще не антиквариат).

Из более поздних моделей предлагают VK Professional – тоже утилитарный (и уже далеко не новый) снегоход, заслуживший центнерами своей массы репутацию утюга. Чтобы не пугать потребителя, вес этого аппарата продавцы стараются не называть.

Из реальных новинок у Yamaha появилась Venture GT – туристская модель со спортивным характером. В этом году она получила электроусилитель руля, улучшенные амортизаторы и еще какие-то мелочи. И всё.

Заводы Yamaha от землетрясения не пострадали, застой в снежном производстве списать не на что. Хотя честная реклама фирмы ничего и не обещает, как бы говоря: «Хотите покупайте, хотите нет». *Как-никак, Yamaha!*

ЧЕРНАЯ МЕТКА

Чем больше и чернее у тебя джип, тем ты круче. В этом убедился **Дмитрий Сергеев**, пересевший с «Жигулей» сразу в «Ленд-Ровер». Фото **Александра Батыру**.





Случаются же в жизни приятные моменты – утром позвонил знакомый: так, мол, и так, уезжаю в командировку на пару месяцев, а моему новому «Дискавери» срок техобслуживания подходит. Пропустить никак нельзя: с гарантии снимут. Да и заказанные колеса надо забрать у дилера. Выручай – машина в твоем полном распоряжении! Ну, думаю, почему бы и нет. Тем более что на моих «Жигулях» генератор дурить начал. В общем, ударили по рукам, и уже вечером аристократ стоял у моего дома.

Назавтра с довольной физиономией (а как же иначе, когда предстоит ехать на такой машине!) подхожу к черному, будто гуталин на армейских сапогах, джипу и вальяжно так располагаюсь на кожаном сиденье. Местные бабульки дар речи потеряли, увидев такую картину. С того дня со мной первые здороваются, чего отродясь не делали. И даже угрюмый сосед со «Спектрой» при встрече руку протягивает. В их глазах я не то что поднялся на ступень по социальной лестнице – проскочил целый пролет!

Дальше – больше. Выезжаю со двора, поток тормозит: проезжай, дорогой. Вот это номер! На «жигуленке»-то обычно вклиниваться приходилось, рискуя быть раздавленным, а тут такой респект. Только через пару дней привык, что никто не подрезает, не моргает, соседи по потоку расступаются, стоит только включить поворотник. Даже стал в левую полосу забираться. Ради эксперимента специально ездил по ней медленнее остальных – ноль эмоций, даже особо ретивые и пафосные предпочитали обгонять справа, нежели тревожить. Проникаюсь все больше и больше. Да чего долго объяснять! На работу по тому же маршруту докатываю на пять-десять минут быстрее обычного. Не только начальник, но и сам я в шоке.

А недавно поехал с друзьями поиграть в футбол. Когда они попытались проехать на стадион на своих «Приоре», «Фокусе» и «Лансере», охранник попросил припарковаться за пределами спортивного объекта, а мне услужливо поднял шлагбаум да еще подсказал, где лучше встать. Вот он, закон городских джунглей в действии: кто больше и сильнее, тот и главнее. Товарищи мой транспорт оценили – ведь им пришлось топать к полю 800 метров. Зато размялись перед игрой.

Вот только на заправку заезжаю намного чаще. Раньше-то залил на 500 рублей и катаюсь неделю, а здесь, с расходом 15 л на сотню, меньше чем на тысячу-полторы не получается. Думал, на солярке сэкономлю, «англичанин»-то дизельный. Да куда там, нынче «тяжелое топливо» дороже 92-го. Зато не успеешь подъехать к колонке, как заправщики наперегонки бегут за пистолетом. А ведь пару дней назад, когда приезжал на родной «ласточке», делали вид, будто не замечают. Что за классовое пренебрежение, я ведь и тогда мог им десятку сверху дать!

Мойка – отдельная песня. Свою обычно начищал перед зимним сезоном, где-нибудь в конце ноября, а в следующий раз – только весной. Своеобразный способ консервации: та гадость, которой поливают дороги, все равно вреднее, нежели грязь. А на этом как-то неудобно испачканным ездить: не пристало сэру походить на немытую челядь. Вот и принимаю водные процедуры почти так же часто, как заправляюсь. Причем те же самые манипуляции обходятся почти в два раза дороже. Единственным утешением служит то, что обряд очищения мойщики исполняют гораздо лучше – мой ВАЗ ни разу в жизни так аккуратно, старательно и, главное, тщательно не мыли. Правда, и времени на это уходит в те же два раза больше.

Прежде по дороге домой иногда подбирал голосовавших сограждан: 100–150 рублей лишними не будут. Теперь же стоило только подъехать и остановиться, как потенциальные попутчики сразу же передумывали. Наверное, опасались, что я наброшусь с вопросом, где они шашечки увидели? Или отвезу в лес на расправу? В общем, от приработка пришлось на время отказаться.

Изменилась также реакция сотрудников ГИБДД. Раньше документы на машину мог хоть вообще не брать, ездил, будто на автомобиле-стелсе. Теперь личные беседы с представителями власти случаются чаще. Хотя, заметьте, «Дискавери» далеко не самая «реальная тачка». Представляю, какого внимания удостаивают владельцев X5, Q7, «ленд-крузеров» и иже с ними.

А буквально на днях приключился со мной и вовсе необычный, но весьма показательный случай. Когда я садился в «Ленд-Ровер», припаркованный около солидного магазина, ко мне подошла вполне прилично одетая женщина и попросила передать ей в дар... ни много ни мало денег на кофе с коньяком. Мол, у нее низкое артериальное давление и его надо поднять. В тот момент я просто опешил от такой просьбы – мое точно подскочило. Вот она, в чем сила, брат, а ты говоришь, в правде. Ведь еще пару дней назад попрошайки и разносчики рекламы ко мне даже не подходили, понимая, что материальная помощь требуется самому.

Апофеозом стала поездка к официальному дилеру за теми самыми колесами. Стоило узнать, что комплект 19-дюймовой резины на дисках обошелся моему знакомому в 160 тысяч рублей, как я снова вернулся с небес на землю. Ведь это, с учетом 40-тысячной скидки, цена новых «Жигулей»! Техобслуживание и, уж не дай бог, ремонт тоже влетят в копеечку. К тому же посещать сервис предписано каждые шесть месяцев или 12 тысяч километров. Про стоимость самого автомобиля и страховку вовсе молчу. А как вы хотели? За все надо платить, за имидж – втридорога.

Кстати, теперь я лучше понимаю владельцев подобных автомобилей, истоки их порой откровенно хамского поведения на дороге: трепет остальных водителей рождает у них чувство вседозволенности. Стереотипы, не иначе! ЗР

ХОТИТЕ ПОВЫСИТЬ СВОЙ СТАТУС В ГЛАЗАХ ОКРУЖАЮЩИХ – КУПИТЕ БОЛЬШОЙ ЧЕРНЫЙ ДЖИП. «ДИСКАВЕРИ» – ПРЕКРАСНЫЙ ВЫБОР.

ИЗБЫТОЧНАЯ ПОВОРАЧИВАЕМОСТЬ

Дорога не обязательно часть инфраструктуры, она может быть и достопримечательностью. Например, перевал Стельвио в Итальянских Альпах впору записывать в путеводители по стране. **Анна Клепач** взлетела на него в гоночном стиле.



Ежегодно десятки тысяч людей ездят этим путем, хотя существуют более удобные автострады. Каждый находит здесь что-то свое: кто-то наслаждается прекрасными видами, некоторые приезжают посетить местный музей или национальный парк Стельвио. Но большая часть едет сюда за острыми ощущениями. Вот и я не поленилась отклониться от намеченного маршрута на целых 300 километров.

Непередаваемая атмосфера возникает уже на подъезде к Стельвио. Вот навстречу катит куча мотоциклов и спортивных автомобилей – охотники за адреналином из самых разных стран: немецкий «Порше», TVR с британскими номерами и пара заряженных «пежо-106 GTi» с итальянскими. Мекка для драйверов!

Перед началом паломничества стоит сосредоточиться – музыку сделать потише и внимательнее следить за дорогой. Сначала петляешь по предгорьям: поворотов много, однако они достаточно широкие и скоростные. Но вот ты проезжаешь шестой туннель подряд, дорога становится в полтора раза уже и устремляется в небо! С каждым километром – всё уже и уже и всё извилистее и извилистее. Шестьдесят поворотов-шпилек! По сторонам смотреть некогда, а жаль: пейзаж за окном просто невероятный. Величественные Альпы, даже когда внизу плюс сорок по Цельсию, покрыты снегом.

На этом серпантине два автомобиля разъедутся не везде. А уж когда навстречу выезжает очередной автодом, случается останавливаться и сдавать назад, до более широкого участка. Пятишься с особой осторожностью: отбойники – а точнее, заменяющие их редкие каменные блоки – не внушают доверия. Одно неверное движение, и можно кубарем полететь вниз. С лихачами здесь борются с помощью табличек типа «Жизнь прекрасна,

Ледник Стельвио

достигает высоты 3450 м – не самая выдающаяся вершина в Альпах (Монблан, например, выше на 1360 м), но дорога, идущая через Стельвио, одна из самых высоких в Европе. Она уступает только французской Коль-де-Лисера (Col de l'Iseran), чей пик выше на 170 м. Зато этот перевал, без сомнения, один из самых красивых в мире.

водите безопасно!». Помогает: упавший на моих глазах (к счастью, не в пропасть) в очередной шпильке мотоциклист отделался легким испугом.

Моя «Мазда-3» подъемы одолевала с надрывом. Дизельный мотор объемом 1,6 л (115 л.с.) явно не создан для скоростного покорения таких вершин. Но это, учитывая нрав Стельвио, даже к лучшему. Меньше адреналина – точнее рулежка.

Добравшись до вершины, поняла, чем манит эта дорога еще и владельцев неповоротливых, медлительных кемперов, микроавтобусов, машин с прицепами. Дикая природа! Вид такой, что аж дыхание перехватывает (хотя дело, быть может, в разреженности воздуха). Выходя из машины, накинула куртку: пока поднималась сюда, воздух остыл на 25 градусов.

Возвращалась вечером, когда дорогу уже перекрывали (а зимой перевал вообще закрыт: слишком опасно). Европейские водители охотно пропускают более быстрые машины, останавливаясь в широких местах дороги. А мотоциклисты, которым ты уступил, вежливо машут руками... или ногами. И если на подъеме не хватало мотора, то при спуске вниз была серьезная вероятность утомить тормоза. Поэтому я не стала испытывать удачу и гасила скорость двигателем перед каждым поворотом. Кстати, один из главных испытателей БМВ Андреас Лихте рассказывает, что он и его тест-пилоты очень любят проверять шасси и тормоза новых машин на Стельвио: мол, если они выдержат здесь, то выдержат везде.

Дорога Стельвио-Пасс – место, куда хочется вернуться. К счастью, поводов сделать это хватает: тут и велосипедные гонки проводят, и горнолыжные курорты в окрестностях расположены, причем часть работает даже летом. И, наконец, удовольствие от вождения – не каждый гоночный трек может сравниться с этим серпантином. ЗР



На экране навигационной системы дорога похожа на кардиограмму: прямик, поворот, прямик, поворот.

Среди мотоциклистов всей Европы перевал Стельвио – настолько популярный туристический маршрут, что итальянская компания «Мото Гуцци» в 2008 году даже выпустила одноименный мотоцикл с двигателем в 1200 см³. Чем не признак культового статуса Стельвио?

За все время автопутешествия по Европе мне встретился только один соотечественник, и именно на этой дороге. А приехал он сюда аж из Кемерова.

Серпантин через перевал Стельвио начали строить в 1820 году, а закончили в 1825-м. Теперь это настоящая Мекка автопутешественников.



ГРАЖДАНИН СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Для поколения Интернета и всяческих смартфонов даже десяток лет – вечность. А **Сергей Канунников** вместе с первенцем ГАЗа, которому нынче стукнуло восемьдесят, попытался перенестись в далекие 1930-е. Фото **Александра Батыру**.

Тесная (правда, на очень мягком диване) посадка, тонкий холодный руль, ветер гуляет по… нет, это трудно назвать салоном. Поскрипывая и погромыхивая, прыгает по булыжной мостовой неброский автомобиль. Даже в больших городах асфальта еще совсем немного, а возведение помпезных дворцов и прорубание широченных проспектов вместо патриархальных уютных улочек только начинается. Время неумолимо катит вперед в неказистом и бесхитростном «газике».

ЖЕЛЕЗНЫЙ ПОТОК

В СССР он уже вскоре после рождения перестал ассоциироваться с Америкой. Отчасти потому, что о происхождении «красного Форда» (так его порой называли до начала серийного производства) предпочли забыть. Вторая причина – американский автопром укатил от этой конструкции стремительно и далеко. В общем, уже вскоре после рождения гордость первой пятилетки – первый массовый отечественный легковой автомобиль ГАЗ-А окончательно

ГОРЬКОВСКОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ – 80 ЛЕТ

1929 Решение ВСНХ о строительстве завода. Соглашение с компанией «Форд».

1932 Начало производства грузовиков ГАЗ-АА и легковых ГАЗ-А.



1936 Прекращено производство ГАЗ-А, начат выпуск ГАЗ-М1.



1941 Начало производства ГАЗ-11-73, ГАЗ-61 и ГАЗ-64. Изготовили соответственно 1250, 194 и 672 экземпляра.



1943 ГАЗ-64 сменил ГАЗ-67. Прекращен выпуск ГАЗ-М1. Изготовили 62 888 экземпляров.

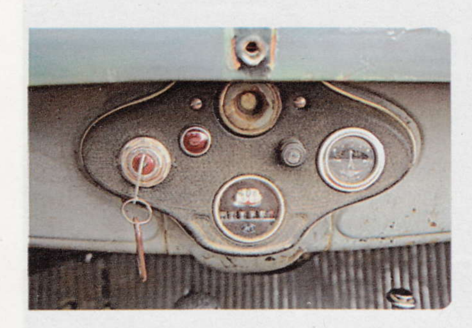
1946 Начало производства ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-51 и ГАЗ-63.



1950 Старт производства ГАЗ-12 ЗИМ.







Над спидометром указатель уровня топлива (бак – перед ветровым стеклом, подача бензина к карбюратору – самотеком), справа амперметр.

Внушительная дудка звукового сигнала в начале 1930-х не менее важный элемент безопасности, нежели фары.

От непогоды ездоков защищала брезентовая крыша и пристежные боковины с целлулоидными «глазницами».

примет советское гражданство и навсегда станет своим, родным.

Огромный завод возвели на берегу Волги в знаменитом купцами и ярмарками городе. Он, как и одна из главных улиц Москвы, получил имя недавно вернувшегося на родину пролетарского писателя. Острословы усмехались: теперь, говоря о памятнике Пушкину, вероятно, следует добавлять «имени Горького». Но голоса критиков теряются в деловом шуме вступающих в строй предприятий – московского «Фрезера», Ярославского шинного завода, Уралмаша, Магнитогорского металлургического комбината. В Москве уже два автозавода: помимо реконструированного АМО (Завод имени Сталина, теперь – имени Лихачева) работает сборочное предприятие на восточной окраине. Первые американские машины, еще под маркой «Форд», собирали именно

BBC

НАУКА В ФОКУСЕ

ИДЕИ • ОТКРЫТИЯ • ИЗОБРЕТЕНИЯ

Спецвыпуск: МАРС

Самые сокровенные тайны Красной планеты

• Новый марсоход

• Полетят ли люди?

• Спускаемые аппараты стр. 36

ОТКРЫТО! стр. 22 ДЕМОКРАТИЯ У РЫБ

SCIENCE FOCUS

Георгий Старостин А БЫЛ ЛИ ПРАЯЗЫК? стр. 68

БУДУЩЕЕ НА ОСТРИЕ КАРАНДАША

ГРАФЕН: В 200 РАЗ ПРОЧНЕЕ СТАЛИ, ПРЕДЕЛЬНО ТОНКИЙ, ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПРОВОДНИК ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

...про материал толщиной в 1 атом читайте на стр. 47

ВОКРУГ СВЕТА

ЧИТАЙТЕ ЕЖЕМЕСЯЧНО

В ПРОДАЖЕ С 23 ЯНВАРЯ

«Наука в фокусе» — новый журнал о научных открытиях и современных технологиях





Совместный проект издательства «Вокруг Света» и Би-Би-Си – лицензионная русскоязычная версия



АМЕРИКА – РОССИИ

ГАЗ-А, копию «Форда-А», выпускали в Горьком в 1932–1936 гг. Аналогичные машины сначала из американских, затем из горьковских деталей собирали в Москве на Государственном автосборочном заводе имени КИМ с осени 1930-го. Четырехцилиндровый двигатель объемом 3,3 л развивал 40 л.с. при 2200 об/мин. Скорость достигала 90 км/ч. На базе ГАЗ-А построили небольшое количество закрытых ГАЗ-6, а в Москве на заводе «Аремкуз» – партию более современных внешне седанов. Серийно выпускали пикапы ГАЗ-4. Модель послужила основой для экспериментальных автомобилей: обтекаемого работы инженера Никитина, газогенераторного, спортивных образцов разных конструкторов. Всего собрали 41 917 машин.

там. Легковой ГАЗ-А в Москве делали вплоть до 1936 года, и этот фаэтон, кстати, с завода, много позже ставшего «Москвичом».

А в Ярославле в 1932-м построили удивительный грузовик ЯГ-12: восьмиколесный, со всеми ведущими. В следующем году по Москве пошли троллейбусы ЛК – «имени наркома Лазаря Моисеевича Кагановича». К концу 1931-го еще Нижегородский автомобильный завод начинает производство полуторок, а в 1932-м стартует первая легковая модель – уже ГАЗ, а не «Форд».

Страна стремится вперед и вверх: возводит электростанции и прорывает невиданные каналы. Граждане уверены: завтра будет лучше и сытнее, чем сегодня. Не все уверены? Издержки «классовой борьбы» неизбежны. Удивительно, кстати, как мало меняется людская психология. Особенно по сравнению с автомобилями и улицами.

ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ

Нижнеклапанный мотор объемом под 3,3 л развивает всего-то 40 л.с. Но для второй половины 1920-х («Форд-А», лицензию на который приобрел СССР, – модель 1928-го, а по сути, конца 1927 года) такой мотор вполне современен. Как и трехступенчатая коробка передач, тормоза (механические) на все колеса и зависимые подвески на поперечных рессорах. Правда, они-то в условиях СССР оказались далеко не лучшими, и уже на следующей модели, «эмке», от столь любимой «Фордом» конструкции отказались.

Конечно, в 1932 году «Форд» в США выпустил уже совсем другую модель – с более современным кузовом и мотором V8. Но в Европе наследники модели А жили еще несколько лет. В Германии 50-сильный мотор объемом 3,3 л, преемник 40-сильного, использовали на модели «Рейнленд-40/4» вплоть до 1936 года. Так что советский ГАЗ-А в первой половине 1930-х не был анахронизмом. Ему бы еще закрытый кузов (такие версии делали и в Америке, и в Европе), особенно необходимый в нашем климате. Однако седанов ГАЗ-6 сделали совсем немного, поскольку они сложнее и дороже в производстве. Ну а неженки в Стране Советов, как известно, не в почете.

Управлять «газиком» не труднее, чем его американскими и европейскими ровесниками. Так же качается на поворотах кузов, неторопливо, зато недвусмысленно реагирующий на изменение траектории движения колес, а затем и рамы, вызванное вращением огромной баранки. Она, кстати, не такая тяжелая, как ожидал. Неторопливо реагирует автомобиль и на тормоза. Все это, конечно же, заточено не только под другую интенсивность движения, но и под другую психологию. Подразумевающую, что

1952

Начало выпуска ГАЗ-69.



1956

Начато производство ГАЗ-М21 «Волга», полноприводного ГАЗ-62.



1959

Старт модели ГАЗ-13 «Чайка».



1961

Начало выпуска ГАЗ-52.



1964

Начало производства ГАЗ-53 и ГАЗ-66.



1968

Старт мелкосерийного выпуска ГАЗ-24 «Волга».



1977

ГАЗ-14 «Чайка» сменяет ГАЗ-13.



1982

Двухмиллионный легковой автомобиль – ГАЗ-24 «Волга». Начало производства ГАЗ-3102 «Волга».





управление сложными и опасными машинами, само собой, вызывает радость, но и требует ответственности.

СВЕТЛЫЙ ПУТЬ

«Нам необходим легковой советский автомобиль, и притом такой, чтобы в нем можно было ездить не хуже, чем в буржуазном автомобиле» – сию глубокую мысль Вячеслав Михайлович Молотов, именем которого назвали завод как раз в 1932-м (не только писатели у нас в почете!), изрек после показательного пробега двадцати пяти грузовых и двадцати пяти легковых ГАЗов из Горького в Москву в декабре 1932-го. Среди победных реляций звучали, правда, и иные голоса. «За рулем» писал, что участников пробега «раздражало и буквально озлобило... качество деталей смежных производств». Каждые 50–100 км водители чистили краники и бензотрубки, возились с замками зажигания и проводкой. Даже замки дверей донимали постоянными поломками. Потом журнал постоянно будет рассказывать, как улучшить, отремонтировать не самую совершенную и далеко не идеально изготовленную машину. И все-таки главным и искренним чувством осталась радость от того, что это свой, советский автомобиль!

Конечно, львиная доля ГАЗ-А были служебными, немало их поступило на вооружение РККА. Но немногочисленные частные авто тоже появились – у самых заслуженных граждан. Скажем, у знаменитого автомобильного инженера и популяризатора (с 1939-го – академика) Евгения Чудакова и даже у особо отличившихся при строительстве московского сборочного завода имени КИМ.

Через три года после начала производства, в 1935-м, в Горьком отметят рождение 100-тысячного автомобиля (включая грузовики) постройкой двухцветного ГАЗ-А с особой, нарядной отделкой. А еще через год в производство пойдет новая модель, унаследовавшая от прежней лишь двигатель, да и то модернизированный.

Из Москвы ГАЗ-А стали убирать в 1937-м. Пресса писала: «С 15 июля

в Москве запрещено движение автомобилей «Форд» (не лимузинов) и легковых ГАЗ. Их надо было обменять на лимузины М-1». Причем меняли не только государственные машины, но и частные!

В провинции при хорошем уходе «газики» жили еще не один десяток лет, благо на них нетрудно было приспособить узлы и детали более поздних газовских моделей. В фильме 1941 года «Сердца четырех» столичный профессор выбирает для недолгого путешествия знакомый ему ГАЗ-А, а не опытный автомобиль, роль которого исполнял британский «Форд-Префект». Немало «газиков» в 1941-м ушли на фронт.

Дожившие до наших дней немногочисленные образцы повидали на своем веку многое. Некоторые пережили капитальную реставрацию, иные, как этот, во многом остались такими, какими их сделали нелегкие и для него, и для страны десятилетия. Сколько всякого он мог бы порассказать! Сегодня успел лишь малую толику... ЗР

Редакция благодарит Музей ретроавтомобилей на Рогожском Валу и лично Д. Октябрьского за предоставленный автомобиль, генерального директора концерна «Мосфильм» К. Шахназарова – за помощь в организации съемки.

1990 Начало производства ГАЗ-3307.



1994 Начало выпуска ГАЗ-31029 «Волга» и ГАЗ-3302 «Газель».



1995 Трехмиллионный легковой автомобиль – ГАЗ-31029 «Волга». Пятнадцатимиллионный автомобиль марки ГАЗ.

1997 Начало производства ГАЗ-3110 «Волга».



1998 Начало производства ГАЗ-2752 «Соболь».



2000 Мелкосерийное производство ГАЗ-3111 «Волга» и ГАЗ-3310 «Валдай».



2008 Завершен выпуск «классических» «волг». Начало производства «Волги-Сайбер».





2010 Снятие с производства «Волги-Сайбер».

Release By NALSUR kosmos

«ЛАДА-ГРАНТА»

уже на российских дорогах! Но как отнесутся к ее дебюту старожилы бюджетного сегмента? «ЗАЗ-Шанс» и «Дэу-Нексия» напряглись, но вышли на рандеву с новейшей «Ладой». А еще компанию им составил «китаец». Какой – узнаете в следующем номере.

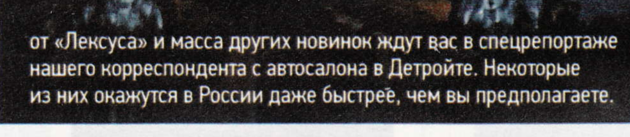


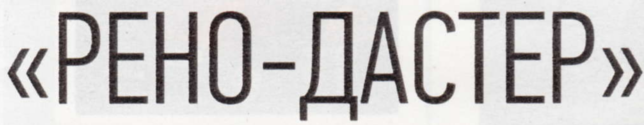






ГИБРИДНОЕ СПОРТКУПЕ





от «Лексуса» и масса других новинок ждут вас в спецрепортаже нашего корреспондента с автосалона в Детройте. Некоторые из них окажутся в России даже быстрее, чем вы предполагаете.

«ТОЙОТА-КЭМРИ»

в новом поколении стала дороже предшественницы. Может, это уже не такая выгодная покупка, как раньше? Проверим – сравнив ее с «Ниссаном-Теана».

ПРОШЕЛ ГОД

с момента появления в нашем лексиконе слова «полиция». Что изменилось за этот срок? Как работают новоиспеченные полицейские? Мы подготовили серию любопытных материалов на тему: «Год с полицией».

«РЕНО-ДАСТЕР»

раньше, чем попал к покупателям, угодил в дружеские объятия испытателей ЗР. Они решили проверить его проходимость в сравнении с «Шевроле-Нива». Результаты – поразительные!



СТАРТ ИЛИ СТОП?

Стоит ли на перекрестке глушить двигатель? Принесет ли эта нехитрая мера существенную экономию? Отдел техники спалил не один бак топлива, исследуя этот вопрос.



ПОПРАВКА. В ЗР, 2011, № 12, на с. 100 допущена опечатка. На тест была предоставлена «Шкода-Румстер» в комплектации Active. Приносим извинения читателям.